LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETPANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

N° 209. — 13 Septembre 1902.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

DEUX ROIS DE LA PISTE : JACQUELIN ET MICHAEL.

De ces deux rois, hélas, l'un est bien prêt de perdre sa couronne. Sur la brèche, et quasi imbattable depuis 1896, Jacquelin n'a été cette année que l'ombre de lui-même, et les quelques incursions qu'il a faites dans le demi-fond ne sont pas pour l'encourager dans cette voie nouvelle. Michaël, au contraire, a montré, pour sa rentrée, qu'il était toujours l'extraordinaire petite mécanique que nous avons connue ; avec autant de facilité qu'il suivait naguère ses quadruplettes, à 45 kil. à l'heure, il s'est promené derrière les infernales motocyclettes qui l'emmenaient parfois à une vitesse presque double, et il a couvert dans l'heure 75 kil. 273 mètres, battant de loin tous les records.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Lire dans notre prochain numéro :

Le Kronprinz au tennis

Une chasse de 62.000 perdreaux

Six heures à l'américaine

par H. de Vèze.

Le match Paris-Francfort

par Edmond Magnez.

Les automobiles aux manœuvres

etc, etc...

Nous avons l'honneur d'informer nos lecteurs, de même que les sociétés de courses et organisateurs d'épreuves sportives, que le seul photographe officiel de la ***Vie au Grand Air*** est ***M. Georges Delton.*** Ce dernier a seul qualité pour se présenter au nom de la ***Vie au Grand Air*** et nous prions toutes les personnes avec lesquelles nous nous trouvons en rapport de vouloir bien lui réserver bon accueil.

Dans les cas où nous serions obligés de déléguer un autre photographe, celui-ci sera porteur d'une lettre l'accréditant spécialement, pour chaque épreuve, auprès des organisateurs.

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo*, le plus documenté et le plus tuyauté des journaux sportifs quotidiens.

LES ÉDITEURS.

Le bon Chien fait le bon Chasseur

D'aucuns prétendent que la battue est la vraie manière de pratiquer la chasse à tir, que c'est elle qui exigeant du tireur le maximum d'adresse lui donne le maximum de satisfaction, qu'elle offre beaucoup plus que tout autre mode de chasse des coups variés, etc., etc. Tel n'est pas l'avis de tous, et comme la Vie au Grand Air *est une tribune ouverte, un organe indépendant, nous avons accueilli bien volontiers cet article d'un défenseur de la vieille chasse : le baron de Coubert.*

Le baron de Coubert vient de prendre cette année son 58e permis.

Épagneul de Pont-Audemer, à M Louis de la Rivière.
Rustique et vigoureux, bon à toutes les chasses à tir et plus spécialement au marais.

QUEL est le plus grand plaisir que vous éprouviez à la chasse? est-ce de tirer des quantités de gibier que des hommes armés de drapeaux — tels des épouvantails à moineaux — poussent devant eux et rabattent sur vous qui restez immobiles ou à peu près derrière un abri artificiel? Avec un peu d'habitude, n'importe qui peut devenir, dans ce cas, bon chasseur, pourvu qu'il ait quelque peu pratiqué les tirs aux pigeons. C'est du tir et pas de la chasse. Non, le plus grand plaisir que peut éprouver un chasseur, un vrai chasseur, c'est d'avoir un bon chien et de le voir bien travailler. Certes, on tue moins de gibier qu'en battue ; et quand on a dans son carnier une demi-douzaine de perdreaux et un lièvre pour un mois d'ouverture, on peut s'estimer très heureux. On dit toujours : la chasse est le sport le plus coûteux qu'il soit ! Pardieu ! je le crois, s'il vous faut des tableaux de 2 ou 300 pièces et tout un personnel, comme autrefois en avaient les grands seigneurs.

Braque de l'Ariège, à M. Baillet de Villenauxe (Aube).
Chien élégant et distingué, chasse presque toujours au trot, quête restreinte, très patient et très sage.

Depuis des années je chasse, tout gentiment, sur une chasse banale et j'ai en plus un terrain de 300 hectares, ce n'est pas énorme, mais cela suffit pour mon agrément et celui des amis qui veulent bien venir tirer quelques perdreaux beaucerons. Mon garde et son aide — c'est tout mon personnel — s'occupent exclusivement de la chasse aux braconniers, aux bêtes puantes et aux oiseaux de proie ; et seul je dresse mes chiens. J'ai de la plaine, du bois et un peu de marais, deux chiens me suffisent. Leur race? Un croisement de mon idée : épagneul et setter-gordon ; et ils sont aussi bons en plaine qu'au bois ou au marais.

Si j'avais, au point de vue chasse, des idées modernes, j'aurais trois chiens au moins, un pour la plaine, un pour le bois et un pour le marais.

Cependant, je ne m'en suis pas toujours tenu à ma modeste chasse, et comme j'ai eu et ai encore le feu sacré, j'ai tué perdreaux, lièvres et faisans un peu partout ; c'est pourquoi, je crois pouvoir donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques conseils sur le choix d'un chien. Si vous habitez un pays de plaine, comme la Beauce ou la Brie ou toute autre contrée découverte où le gibier est d'abord difficile, il vous faudra un chien vigoureux, au jarret d'acier, qui arpentera la plaine en courant devant vous. Si au contraire, vous vous trouvez dans un pays couvert où

Pointer, à M. le Dr Luc Arbel.
Bat beaucoup de terrain et très rapidement, sa vitesse même lui est souvent nuisible, car par un temps peu favorable, passe parfois à côté du gibier sans l'arrêter.

Braque Dupuy, à M. Léon Verrier.
Très vigoureux, très chasseur, très soumis à son maître, beaucoup de nez, chasse aussi bien en plaine qu'au bois.

il y a des bruyères et des fourrés remplis d'ajoncs et de ronces, il vous faudra un chien plus lent chassant sous le fusil, mais allant bien au piquant. Dans les pays où il y a des marais et des étangs, si vous aimez la chasse à la bécassine et au gibier d'eau, prenez un vieil épagneul français, ou un Pont-Audemer, ou encore mieux un barbet, mais ceux-ci deviennent rares et on n'en trouve plus guère. Pour la plaine, je vous conseillerai le pointer, qui est infatigable et dont l'odorat résiste bien à la sécheresse et à la chaleur. Nos anciens braques régénérés, les Dupuy, les Saint-Germain, les braques d'Auvergne ou de Gascogne, les braques Charles X et les grands braques allemands ne sont pas non plus à dédaigner. Pour moi, je les préfère même aux pointers — il est vrai que je n'ai plus des jambes de vingt ans. Pour le bois, rien ne vaut l'épagneul et surtout le griffon et au premier rang, je place le griffon Korthals et le Guerlain.

Prenez, si vous en avez le moyen, un chien de race pure dont les parents

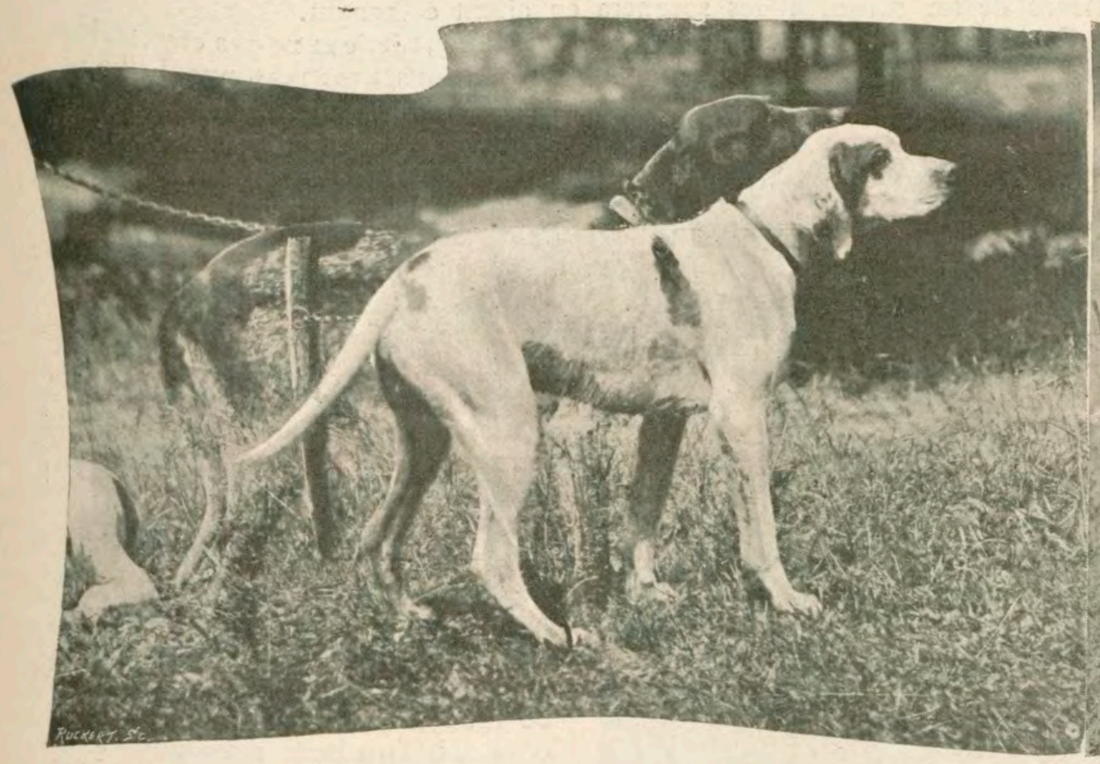
Vieux braque français, à M. Dubouis.
Bon chien de plaine, calme, a l'avantage de supporter les grandes chaleurs sans en être incommodé.

empêcher de troubler votre cerveau.

Quant à moi, je suis un peu comme ce fervent chasseur de chamois dont parle M. de Saussure dans son « Voyage dans les Alpes » et qui disait : « Mon grand-père est mort à la chasse, mon père y est mort, et je suis persuadé que j'y mourrai. Ce sac que vous voyez et que je porte à la chasse, je l'appelle mon drap mortuaire, parce que je suis sûr que je n'en aurai jamais d'autre, et pourtant si vous m'offriez de me faire ma fortune à condition de renoncer à la chasse au chamois, je n'y renoncerais pas. »

J'ajouterai que je suis de plus comme Trajan dont Pline, dans son « Panégyrique », dit de lui : « Trajan joint la peine de chercher le gibier à celle de le prendre : le plus grand plaisir pour lui, c'est de le trouver. »

En cette saison, la perdrix est notre principal gibier ; en arrivant, je vous recommande de bien reconnaître la direction du vent ; il ne faut jamais lui tourner le dos ; sans doute la disposition du terrain ne le permet pas toujours ;



Braque Saint-Germain, à M. Dubouis.
Bon chien de plaine, fait moins de besogne que le pointer, mais travaille plus consciencieusement et plus utilement.

Irish water spaniel, au Cte Dulon.
Comme le vieux barbet français devient de plus en plus rare, les amateurs de chasse au marais emploient plus volontiers l'irish water spaniel qui a moins de nez qu'un épagneul, mais rachète ce défaut par une grande intelligence.

ont fait leurs preuves ; souvenez-vous de ce proverbe provençal : *vos un bon chin pren lou de race.* Cependant je n'irai pas jusqu'à affirmer que tous les chiens de race pure sont forcément bons — il y en a qui, primés dans les expositions canines, sont incapables d'arrêter le moindre gibier. — Mais enfin, vous avez plus de chance de tomber sur un bon chien. Parmi les cabots sans race définie, on en trouve souvent qui valent tous les pur sang de la terre. En tous les cas, lorsque vous ferez l'acquisition d'un chien, ne le payez pas sans l'avoir essayé plusieurs fois. Vous devez vous assurer s'il quête bien, s'il sait prendre le vent, s'il ne court pas après le gibier ni sur le coup de fusil d'un autre chasseur, s'il obéit au commandement et s'il tombe franchement en arrêt. Ces qualités, jointes à celles de bien rapporter sans abîmer la pièce de gibier, sont essentielles.

Xénophon prétend que les chasseurs conservent la vue et l'ouïe plus longtemps que les autres hommes, et que chez eux la vieillesse commence plus tard. Je crois que Xénophon, qui n'était pas seulement un habile général et un grand historien, avait diantrement raison. La chasse est le seul amusement qui fasse diversion complète aux soins et aux affaires ; c'est un délassement sans mollesse, un exercice sain pour le corps, un repos pour l'esprit.

Si vous avez des soucis, prenez votre fusil et avec votre chien allez passer une journée à la chasse ; votre corps prendra une énergie nouvelle, votre âme se retrempera, et les soucis auront moins de prise au retour, car le sommeil suivant de près un bon dîner — on mange toujours bien à la chasse — saura bien les

Snob de Ressons, à M. Prudhommeaux, (Field spaniel.)
Charmant petit épagneul, assez peu employé en France, mais très vif, très intelligent, très attaché à son maître et très endurant.

mais alors marchez de flanc, et avancez en dérivant des zigzags. Si le pays est un terrain normal de petite culture, comme cela est fréquent aux environs de Paris, le perdreau se trouve là où il y a des couverts.

Le plus souvent la compagnie part toute en même temps ; il semble même que les perdrix obéissent à une sorte de commandement ; car toutes se dirigent vers un même point. Si les perdrix sont vieilles, il est rare qu'elles se séparent, et il est alors assez difficile de les rejoindre ; mais lorsqu'elles sont encore jeunes, de même que des conscrits inexpérimentés, elles s'éparpillent l'une d'un côté, l'autre de l'autre ; et l'on peut appliquer aux compagnies ce mot de l'histoire : *Tout empire divisé périra !* Aussi, lorsque vous voyez partir une compagnie, tirez, même si vous êtes un peu hors de portée. Le feu effraie les oiseaux qui se séparent et vous irez les tirer les uns après les autres.

A l'ouverture, les perdrix tiennent bien l'arrêt et partent presque sous le nez du chien ; le plomb 7 est alors suffisant. Plus tard, elles se sont aguerries et partent à des distances impossibles, je vous conseillerai alors de descendre jusqu'au 5, mais ne pas dépasser ce numéro. Donc en août et septembre du 7, en octobre du 6 et jusqu'à la fermeture du 5.

Cette année a plutôt été mauvaise pour le gibier, le printemps pluvieux a été cause de nombreux mécomptes, et beaucoup d'oiseaux ont fait une seconde couvée (recoquetage), c'est pourquoi vous avez dû rencontrer des perdreaux plus jeunes que l'époque ne paraît le comporter.

BARON DE COUBERT.

Griffon d'arrêt à poil dur.

Griffon d'arrêt à poil long.

LE GARDE-CHASSE

Un bon garde, voilà l'oiseau rare à dénicher ; on conçoit de quelle importance en est le choix à une époque où le braconnage est transformé en une véritable industrie. Il faut que les propriétaires songent toujours à ceci : il n'y a pas de belle chasse sans un bon garde. Quels sont, quelques jours avant l'ouverture, les devoirs d'un bon garde ? C'est ce que nous avons demandé à un des gardes les plus sérieux et les plus compétents des environs de Paris qui fut pendant de longues années au service du sénateur Chiris, lequel possédait aux environs de Rambouillet des tirés réputés ; aujourd'hui il est garde en Seine-et-Marne où, l'an dernier, nous avons eu l'occasion de le voir à l'œuvre. Dans une lettre très simple, écrite au courant de la plume et dont nous respectons scrupuleusement le style, il résume les devoirs du garde-chasse.

✣ ✣ ✣

Les devoirs d'un bon garde sont en somme très étendus et varient suivant les saisons, et les variations atmosphériques ; pour les développer, il faudrait un petit volume ; je vais donc simplement raconter la journée d'un garde-chasse avant l'ouverture.

Un garde-chasse énergique est debout de très bonne heure ; la première chose qu'il fait est l'agrainage, les faisans qui trouvent leur nourriture au déperché ne s'écartent pas ; il a visité en passant les pièges proches de son sentier d'agrainage et quand il a fini celui-ci, il visite ses boîtes-assommoirs et les pièges éloignés ; il doit toujours avoir des pièges tendus : quand la plaine se vide, les bêtes fauves rentrent au bois.

Il fait ensuite le tour des grillages qui enceintrent ses bois pour faire rentrer les faisans qui sont sortis (un chien errant peut y passer et faire des victimes). Il doit le faire si possible trois ou quatre fois par jour suivant la température ! S'il n'a pas de grillage à surveiller il s'occupe de veiller sur les bords des mares qui baissent, s'il n'y a pas quelques traces de fauves : les empreintes sont visibles et sur les endroits sablonneux également. Il veille avec la plus grande attention à ne jamais laisser ses baquets ou plats sans eau ; le gibier a besoin de boire à cette saison. Vers une heure de l'après-midi, il fait un second agrainage ; mieux vaut en faire deux par jour que de mettre tout d'un seul, car en les faisant à la même heure tous les jours, les faisans attendent et ce ne sont pas les autres qui le mangent.

Si le garde a de la plaine à surveiller, il s'occupe dans l'après-midi de planter des épines à mesure que les gerbes se trouvent enlevées, en y veillant il évitera le « traîneau ».

Il fait des buissons de feuillage pour abriter les perdreaux des poursuites de l'émouchet.

Il a l'œil dans les remises de plaine où des collets peuvent être tendus malgré sa surveillance active ; il veille le personnel des fermes et les faucheuses quand elles arrivent à la fin des pièces pour chasser le gibier qui se laisse assez souvent couper par les lames.

S'il a encore quelques élèves de fin saison il les soignera en allant et venant.

Le garde-chasse de M. Léon Thome (chasse du Breuil) chargé des retrievers.

En résumé, il doit voir journellement toute sa garderie et ne pas entretenir de relations avec personne. Le bon garde connaissant son métier, s'il est dévoué à son maître et fier de sa garderie n'a pas un moment à lui ; il a de quoi faire depuis l'aurore jusqu'au crépuscule et encore la nuit.

Pour terminer, un mot sur notre profession : les meilleurs gardes sont ceux qui « chassent de race » : quand on arrive à un certain âge, malgré qu'on ait la passion de la chasse, il est difficile d'apprendre le métier de garde. Aussi voyez dans toutes les grandes chasses, au père succède le fils et ainsi de suite. Il faut commencer très jeune et sous une bonne direction, de façon à bien apprendre son métier. Je n'ai pas besoin d'ajouter que la chose la plus importante pour un garde est de bien connaître son canton de chasse, il faut pour ainsi dire que chaque arbre de ses bois, chaque pièce de terre de ses plaines, lui soit familier tout comme s'il avait la charge de la culture et des soins forestiers.

F. B.

Les gardes-chasse de M. Léon Thome attendant les chasseurs venus en automobile.

Les gardes-chasse du Marquis de Beauvoir (chasse de Sandricourt), au rapport avant la chasse.

Contenet, qui tint Michaël en échec pendant les 30 premiers kilomètres.

Michaël, recordman de l'heure avec 75 kil. 273.

La Rentrée de Michaël

Michaël a fait dimanche dernier une rentrée triomphale au Parc-des-Princes, battant de près de deux kilomètres le record de l'heure (ancien record 73 kil. 350, nouveau record 75 kil 273); et dépassant Bouhours, Contenet, Lesna et Jacquelin. C'est là un événement d'une importance capitale, puisqu'il démontre que malgré une longue absence de la piste, Michaël n'a pas cessé d'être le brillant coureur de demi-fond que nous avons connu jadis.

Par deux fois, la pluie a retardé la réapparition de Michaël en piste. Jamais pluie ne vint plus à point. Elle permit à l'excellent petit coureur de parachever une forme que les derniers tuyaux d'entraînement nous donnait comme encore quelque peu incertaine et de se ménager ainsi la nouvelle exhibition triomphale à laquelle lui donnait droit une longue année de succès. Et puis, il valait mieux pour nous, et cela concordait mieux avec nos anciennes impressions encore toutes vivaces, que Michaël réapparût tel que nous l'avons toujours connu, plus beau si possible, tel que nous le vîmes dimanche, effrayant de puissance musculaire, au point que l'on se demandait si bientôt les machines ne seraient pas insuffisantes pour entraîner, semblable mécanique et si leurs chevaux-vapeurs ne pâliraient pas prochainement à côté de la somme d'énergie emmagasinée dans ce petit être trapu, qui, dans un vague sourire de calme et d'ironie, file derrière sa motocyclette. Par moment même, la suivre lui paraît insuffisant, il semble vouloir la pousser, il la remonte ; c'est en vérité un jeu pour lui.

C'est un jeu d'apparence terrible et qui parut à quelques-uns effrayant, lorsqu'il se joue en course.

Contenet. Bouhours. Lesna. Jacquelin. Michaël.

Le départ de la course de l'heure (Parc des Princes, 7 septembre).

Le spectacle qu'offrit dimanche le Parc-des-Princes, toucha à l'horrible, tant on craignait à chaque moment de voir se produire l'accrochage, puis la chute terrible — et Bouhours, un vieil habitué du ciment, avouait lui-même, ensuite, que par instants il avait eu peur, peur de la mort qui semblait guetter tous ces hommes en mal de vitesse.

Sous les applaudissements qui couvraient à peine le bruit des motocyclettes, on sentait l'angoisse qui étreignait tous les spectateurs présents, cette angoisse que devaient nécessairement arriver à produire les spectacles cyclistes à un degré plus ou moins élevé, dès l'instant qu'on y introduisait la mécanique, et que machines brutales et hommes intelligents se trouvaient comme confondus dans une dangereuse promiscuité.

Lorsqu'il est seul sur sa bicyclette et qu'il vient à tomber, l'homme se blesse plus ou moins grièvement, il s'éraflе terriblement, ou se casse un membre, ce sont là des accidents courants que nous sommes obligés de considérer comme sans importance, puisque tous les habitués de la piste ont le corps diapré de ces tristes souvenirs, mais en somme, l'histoire du cyclisme pur, n'a pas de pages noires. Il serait à craindre qu'il n'en soit pas de même dans la suite et que le sport, quelque peu américain auquel nous nous habituons maintenant, nous réservât de tristes surprises si ces dernières courses n'avaient appelé l'attention sur la nécessité de prendre les soins les plus minutieux dans l'organisation des épreuves. Car nous ne pouvons nous arrêter, et je ne saurais partager l'opinion de notre confrère, Géo Lefèvre, qui écrivait au lendemain de l'épreuve, les lignes suivantes :

Avouons-le donc. Tous, nous avons été étreints hier, pendant cette épreuve fantastique, par la terreur de ce qui, à chaque minute, à chaque tour de piste, pouvait arriver.

Nous avons atteint une limite qui doit rester extrême. Les hommes vont trop vite aujourd'hui.

Voir des créatures humaines rouler sur de frêles bicyclettes à des allures qui atteignent, par moments, la

moyenne de 80 à l'heure, étroitement collés les uns aux autres, suivis à moins d'un mètre par des monstres qui pèsent plus de 200 kilogrammes et qui filent plus vite que des trains rapides, tout en crachant vers le ciel leur effroyable mitraille, oui, c'est là un spectacle qui devient véritablement trop terrible.

Nous allons au vélodrome pour voir des luttes sportives et non pour attendre l'accident irréparable. Il y a des gens qui se plaisent à frôler le danger... lorsque ce n'est pas eux qui peuvent en être victimes ; j'estime qu'il faut nous en tenir là et trouver un moyen, quel qu'il soit, pour enrayer la marche en avant. Il est aujourd'hui prouvé que la vitesse d'un homme à bicyclette, derrière de larges coupe-vent, est presque sans autre limite que celle des moteurs et du relèvement des virages. L expérience est faite.

Halte-là !

Nous aurions ainsi des jours sans lendemain, et l'introduction de l'entraînement mécanique, dans les courses sur piste, n'apparaîtrait dans l'histoire cycliste que comme un moment de folie, où l'on se plut à dénaturer le pur sport, par l'effet d'un besoin inhumain de spectacle dangereux. Il n'en saurait être ainsi.

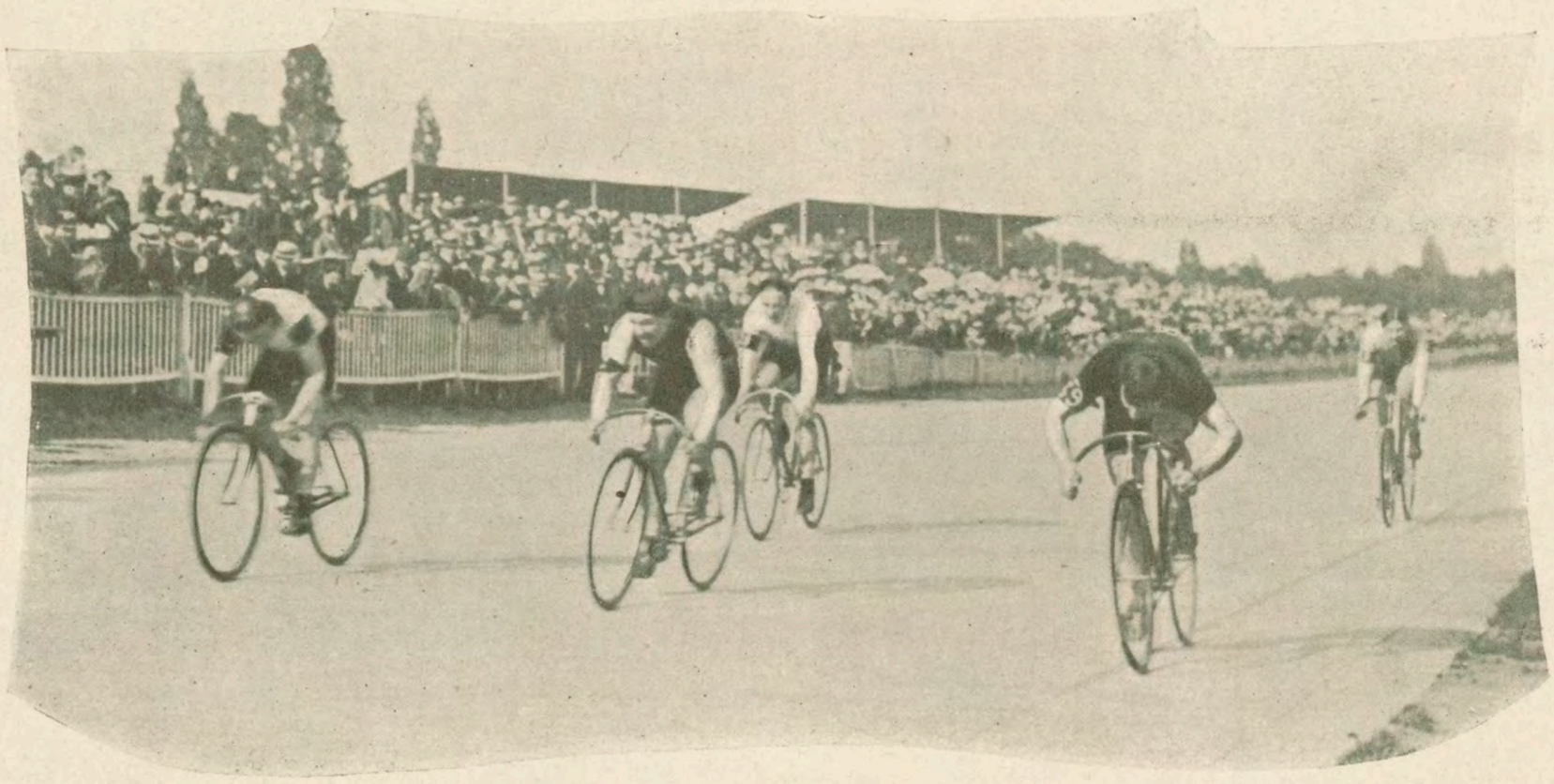
Les hommes vont trop vite, aujourd'hui, dit-on, — pourquoi ? Où avez-vous trouvé un critérium de la vitesse humaine ; est-ce là un argument sérieux ; ou n'est-ce pas plutôt un de ces mots qui viennent naturellement sous la plume lorsque l'épithète manque pour exprimer l'admiration devant l'augmentation indéfinie des vitesses. Nous ne pouvons ni devons reconnaître de limite à la vitesse ou à la force ou à l'adresse dans quelque sport que ce soit, et dire qu'il est trop de faire 75 kilomètres à l'heure, n'est-ce pas la même chose que reprocher à un athlète de sauter trop haut ou de lancer le disque trop loin.

Les coureurs, se suivent collés les uns aux autres ! Qu'importe, on leur fera des matches simplement ou s'il est nécessaire, on laissera la piste libre complètement en n'autorisant que les tentatives de records. — « Il y a des gens qui se plaisent à frôler le danger. » Que sont-ils ces gens, sinon les spectateurs qu'on a habitués à ce frôlement continu du danger, par une savante progression qui suivait le développement de la mécanique, — et de quel droit, leur refuser aujourd'hui de rechercher les émotions qu'on leur a appris à aimer. Il faut les laisser libre de choisir les spectacles, et je crois qu'ils trouveraient aujourd'hui bien faible et bien arriéré le spectacle des luttes cyclistes d'il y a seulement cinq ans.

Si l'on devait ne faire qu'une expérience, il ne fallait pas battre record sur record, et poser après chaque victoire nouvelle la question : « Jusqu'où ira-t-on ? »

Que si la vitesse ne doit plus entrer en ligne de compte, comme ne donnant pas lieu à des luttes vraiment sportives, il faut, du coup, supprimer l'entraînement et laisser les hommes lutter seul à seul. Mais cependant, qu'on me permette de constater que l'entraînement mécanique n'empêche pas le meilleur de triompher toujours, et si dimanche nous vîmes Michael passer Contenet, après trois assauts successifs, c'est qu'il était le plus résistant des deux et le plus vite.

Laissons donc nos coureurs aller vite et ne trouvons pas mauvais que les spectateurs se plaisent au spectacle de la vitesse. Prenons toutes précautions pour éviter des accidents, et si cette vitesse n'a d'autres limites que le perfectionnement des moteurs et le relèvement des virages, on fera l'un et l'autre.



Millo. Louvet. Heller. Gentel. Domain.

L'arrivée de la course scratch, gagnée par Gentel, devant Louvet et Millo.

Je remarquais plus haut que Michaël semblait par moment, aller plus vite que sa motocyclette. Il y a là quelque chose qui n'est pas sans beauté sportive. Quant aux virages, le petit virage du Parc des Princes, n'est pas tout à fait assez relevé. L'administration du Parc a fait de nombreux sacrifices déjà, elle en fera un nouveau et accomplira ainsi une nouvelle œuvre sportive, mais vouloir toucher à la vitesse, je crains fort que ce ne soit vouloir détruire les spectacles cyclistes.

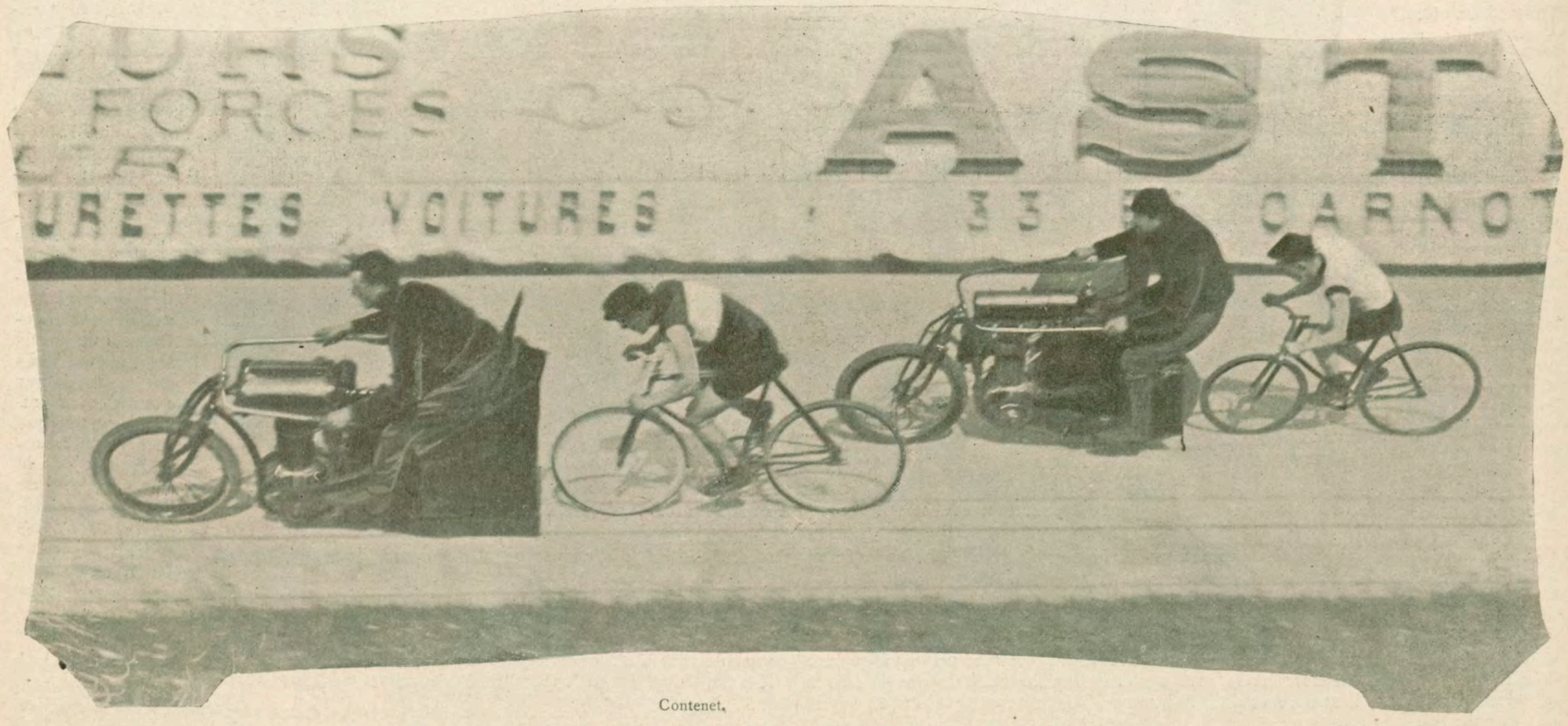
C'est un plaisir et un devoir de dire ces choses, après la magnifique performance de Michaël devant plus de 15 000 spectateurs.

Je m'en voudrais de ne pas dire un mot de la performance de Contenet. Ce brave garçon que j'avais déjà apprécié lors de son apparition à Buffalo est décidément le comingman de l'année. Il a fait une course superbe. On peut dire qu'en menant la course pendant les trente premiers kilomètres et en résistant aux attaques réitérées de Michaël, il a forcé celui-ci à battre d'aussi loin le record de l'heure.

La façon dont il a tenu en échec le redoutable petit coureur américain permet de le placer au tout premier rang de nos spécialistes de demi-fond. Il est à noter que les dix kilomètres couverts le plus vite l'ont été par lui en 7 m. 46 s. 3/5, du 10e au 20e kilomètre.

Bouhours s'est très bien défendu. Lesna a fait une course honorable, 69 kilomètres dans l'heure, c'est fort beau pour un routier. Quant à Jacquelin, il a fait une exhibition lamentable. Doublé au quatrième tour, il est descendu au sixième. Il ne valait vraiment pas la peine de revenir de Saint-Mihiel pour cela !

(Clichés J. Beau.) ANDRÉ FOUCAULT.



Contenet. Michaël.

Contenet fait voyager Michaël qui essaie en vain de passer.

Pendant 30 kilomètres, le " comingman " a ainsi résisté aux attaques de son rival.

Le Chah de Perse assistant à la course d'automobiles à Longchamp. (Pluie).

Une Course d'Automobiles au Bois de Boulogne

Jamais épreuve automobile n'a été honorée d'une aussi auguste assistance que celle qui se disputa sur un kilomètre au Bois de Boulogne, le mardi 2 septembre, puisqu'elle eut parmi ses spectateurs le Roi des Rois, le chah Mouzaffer-ed-Dine. Improvisée en 24 heures par l'Automobile-Club, cette course impromptue n'en aura pas moins créé un précédent intéressant.

◓ ◓ ◓

On parlait jadis volontiers de la célèbre forêt de Bondy, pour exprimer le lieu le plus terrible et le plus dangereux de la terre.

Les chauffeurs ne connaissent guère la forêt de Bondy, aujourd'hui transformée presque tout entière en cultures maraîchères et autres qui lui ont enlevé peut-être, il est vrai, un peu de son pittoresque en même temps que de son insécurité. Mais ce n'est pas en général le voleur que nous craignons.

L'agent est bien autrement redoutable.

Or, nous avons au point de vue agent, une délicieuse petite forêt de Bondy, c'est ce charmant Bois de Boulogne où naquit un peu l'automobile et où l'on s'efforce un peu aujourd'hui de la tuer.

Notez que je ne sache point qu'il soit jamais arrivé d'accident sérieux au Bois de Boulogne.

Il y eut bien un jour, M. Cahen d'Anvers, qui s'y précipita avec son automobile, dans un lac, mais en somme cela ne fit de mal à personne, pas même aux gardes qui l'aidèrent à sortir d'embarras grâce au fort pourboire usité en pareil cas.

Le Bois de Boulogne n'en est pas moins devenu ces temps derniers à peu près impraticable.

A chaque angle d'avenue, surgissaient des groupes d'agents qui vous arrêtaient avec le plus grand sang-froid, les bons, c'est-à-dire ceux qui ne vont pas trop vite, payant toujours pour les mauvais, ceux qui sans numéro vont si vite qu'il est impossible de les arrêter.

Je me souviens à ce sujet d'une amusante anecdote que je demande la permission de vous conter.

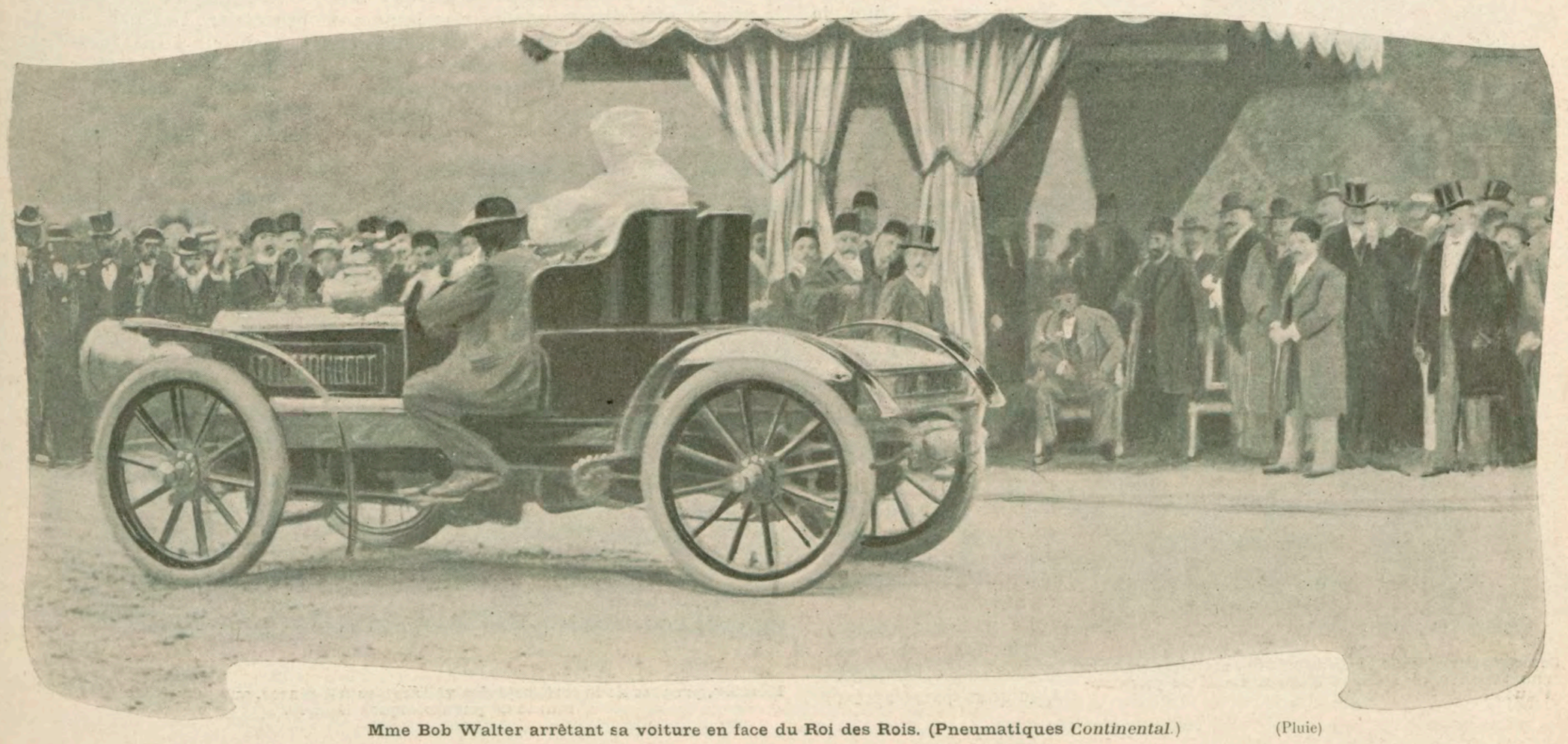
C'était quelques jours avant le Circuit du Nord, épreuve de vitesse organisée, ne l'oublions pas, par le gouvernement lui-même.

Nous étions allé par avance reconnaître la route en mission semi-officielle avec Henri Fournier, le vainqueur de Paris-Berlin et le favori de l'épreuve, son frère Achille et le pauvre Alexis Verheyen qui devait, on s'en souvient, trouver la mort quelques jours après, sur la route de Montereau.

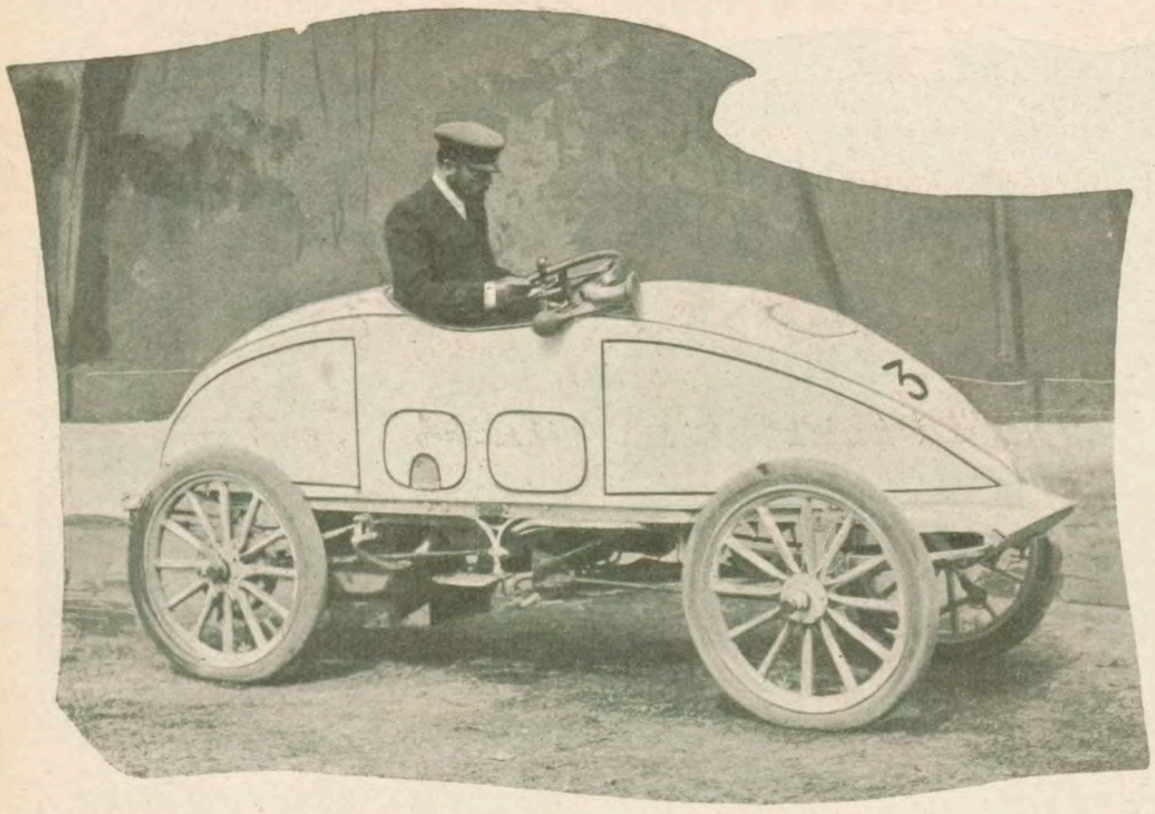
Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ont d'ailleurs pu lire le compte rendu illustré de cette promenade qui fut plus qu'arrosée par le ciel et dont nous revînmes trempés juqu'aux os, dans un état de boue et de dépression physique impossible à rendre.

La dernière journée entre autres avait été terrible. Notre vieille voiture qui roulait depuis trois jours dans la boue et dans l'eau était sur les boulets. La chaîne accrochait à chaque instant et lorsque nous entrâmes dans le Bois de Boulogne par une pluie battante, notre plus vif souci était de pouvoir rouler jusqu'au bout à une allure qui n'avait rien de brillant et pour cause.

L'allée du Palmarium, par où nous passâmes, était entièrement déserte. Il y tombait, suivant les lois les plus rigoureuses de la perpendiculaire, ce que le peuple en sa langue imagée appelle des hallebardes, et crottés, mouillés, enrayant par légers cahots avec notre malheureuse chaîne, nous offrions



Mme Bob Walter arrêtant sa voiture en face du Roi des Rois. (Pneumatiques *Continental*.) (Pluie)



Serpollet, premier du classement général, le kilomètre en 48 s. 1/5, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

plutôt l'aspect d'une armée en déroute battant en retraite sur Paris, que celle d'assoiffés de vitesse et d'espace nous ruant sur la capitale.

Tout à coup, d'un buisson qui bordait la route sortit un agent cycliste, tel un ancien malandrin surgissant, l'escopette au poing, devant une diligence.

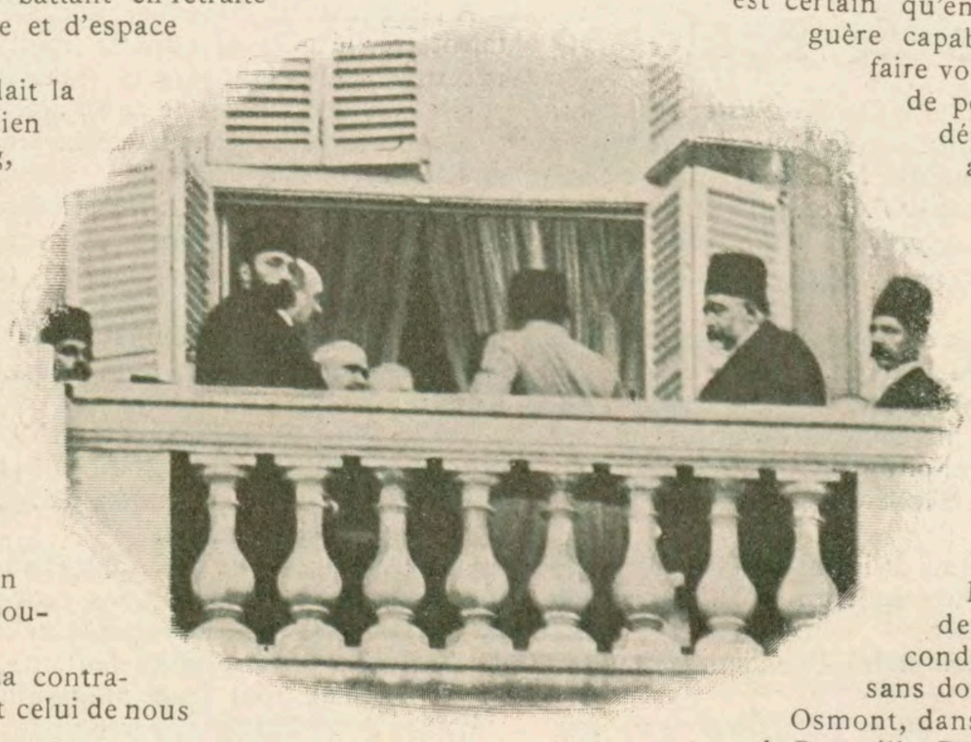
Le pauvre bougre était là comme un lion dans un marais de la campagne romaine, n'ayant pas grande contravention à se mettre sur le carnet.

Notre affaire fut claire, mais ce qui le fut davantage encore, ce fut la bonne foi cynique avec laquelle le pauvre diable nous fit la théorie de la contravention au Bois.

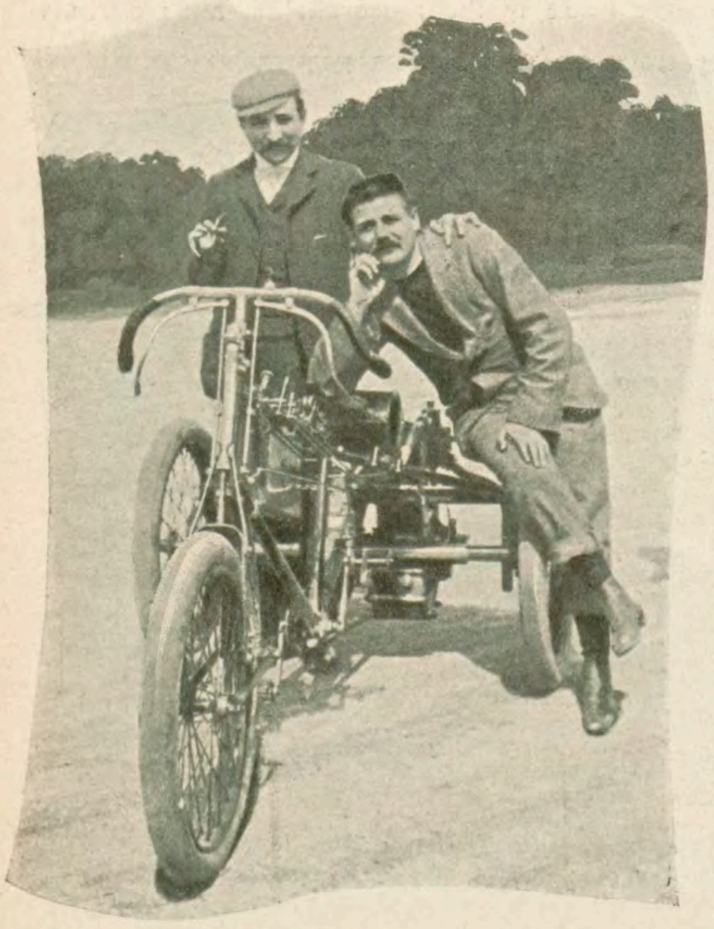
Notre affaire semblait être un peu en voie d'arrangement, car il était évident que nous ne gênions personne et non moins évident que désemparés, nous ne pouvions aller vite.

Pris entre le désir de ne pas perdre sa contravention et de ne pas rentrer bredouille et celui de nous rendre justice, l'agent hésitait.

Nous eûmes le malheur de retirer nos lunettes et l'agent nous reconnut.



Le Chah à la fenêtre de l'Automobile-Club, place de la Concorde.



Osmont, premier de la catégorie des motocycles, sur son tricycle *de Dion et Bouton*, muni de pneumatiques *Michelin*

Ne croyez pas que le brave homme nous vit d'un mauvais œil, loin de là. Il était au contraire un de nos lecteurs, admirateur de Fournier ; il savait d'où nous venions, il avait même lu dans l'*Auto-Vélo* le récit de notre voyage.

Aussi ! n'hésita-t-il pas !

Puisque c'est vous, dit-il, je peux bien vous mettre une contravention. Vous connaissez assez de gens pour vous la faire lever et moi, commecela, j'aurai toujours l'air d'avoir fait mon service sans que cela fasse tort à personne.

Troublant raisonnement !

Le malheur voulut que nous n'y pensâmes plus le soir en rentrant. Quelques jours après, Fournier était cité et, comme il était absent, il attrapait par défaut un bon jour de prison !

Cette anecdote nous revenait en mémoire à tous deux lundi dernier lorsque sous l'œil paternel et attendri des agents, nous vîmes courir la course du kilomètre devant S. M. le Châh de Perse dans ce même Bois de Boulogne.

Notre homme, qui était à coup sûr un sportif, devait être là, c'est certain, et exciter du geste et de la voix les concurrents à marcher vite.

N'avait-il pas sous les yeux un illustre exemple, celui de son grand chef, M. Lépine, qui présidait en personne à cette petite débauche de 90 à l'heure autour de Longchamp.

La course qu'on nous avait chargé d'organiser à l'*Auto-Vélo* fut improvisée en 24 heures, mais n'en fut pas moins intéressante.

Le terrain boueux ne se prêtait malheureusement pas à cette vitesse, mais le spectacle était ailleurs. Il était dans la conquête du Bois, dans ce colossal précédent obtenu ainsi sans coup férir et presque sans difficulté.

Ce que c'est que d'être Roi des Rois et d'avoir affaire à une République.

Elle ne vous refuse rien.

Certes, on est resté loin des temps de Deauville, ceci, pour de multiples raisons, dont la première est que le terrain était transformé en bouillie, par suite des averses torrentielles qui n'avaient cessé de tomber depuis le matin et surtout de la pluie persistante des jours précédents. Il était certain qu'aucun véhicule ne pourrait faire son maximum dans de semblables marécages.

Et puis aussi, nous n'avions pas une aussi belle ligne droite que sur la terrasse classique, quoique nous ayons eu soin de prendre ce qui, dans le tour de Longchamp, ressemblait le plus à une ligne droite.

L'important, d'ailleurs, n'était pas de battre des records, c'était de montrer au successeur d'Artaxercès des voitures qui marchaient vite et il est certain qu'entre du 90 ou du 120 à l'heure, il n'était guère capable de faire la différence. C'était aussi de faire voir aux Parisiens, et aux officiels, au préfet de police qui ne les avait jamais vues qu'à des départs de course, des voitures en pleine allure et de lui prouver qu'il y avait là un spectacle aussi intéressant que sans danger, quand les précautions nécessaires ont été prises.

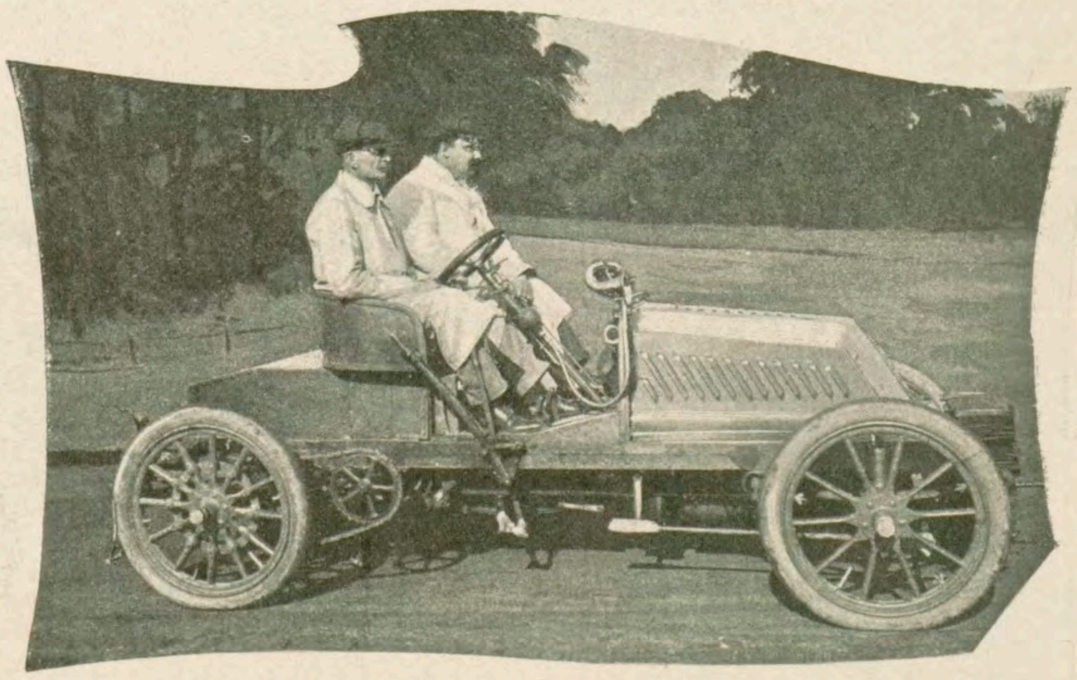
C'est Serpollet qui a fait le meilleur temps de la journée, très heureux de faire triompher sa voiture devant son royal client. Après lui, s'est classé Baras, mais il est juste de remarquer que le représentant des Darracq avait été contraint de ralentir en cours d'épreuve.

La voiture qui le précédait, conduite pa. Mme Bob Walter, s'était en effet arrêtée devant la tribune impériale, pendant que sa conductrice saluait le Roi des Rois et, intimidée, sans doute, arrêtait son moteur au lieu de débrayer.

Osmont, dans les motocycles, prit sur Rigal sa revanche de Deauville. Derny se classa premier en motocyclette, enfin Mercier et Tranchant remportèrent les deux catégories de voitures à quatre places. Pour terminer, camions, omnibus et autres poids lourds à vapeur ou à pétrole défilèrent devant la tribune officielle en une lente et imposante procession. Le Chah, que les trop grandes vitesses effraient, sembla s'intéresser beaucoup à ces véhicules. Que n'a-t-il fait avec eux le parcours de la caravane Paris-Nice ?

Bref, petite fête improvisée et sans façon, à laquelle il ne manquait que le soleil.

GEORGES PRADE.



Mercier, premier de la catégorie des voiturettes à 4 places, sur sa voiture *Gladiator* munie de pneumatiques *Dunlop*.

LES COURSES

Les deux Premières Réunions d'Automne au Bois de Boulogne

Si, au point de vue légal, la Société d'Encouragement fait des infidéélités au calendrier, en commençant fin août ses réunions dites d'automne, du moins cette année elle marche avec saison. La première de Longchamp fut gâtée par le temps, et c'est vraiment dommage, car elle présentait, surtout au point de vue des Deux Ans, un grand intérêt; quant à la seconde, si elle fût favorisée par une température idéale et un gai soleil, elle n'avait pas réuni l'assistance des grands jours : il faut dire qu'elle est la moins intéressante du meeting d'automne et puis c'était..... l'ouverture de la chasse.

◓ ◓ ◓

Voici deux réunions qui, au point de vue sportif, ont eu un grand succès et dont les programmes, fort bien composés du reste, tneaité cependant très dissemblables. Le premier dimanche fut la journée des Deux ans, les principales allocations de la journée leur étaient réservées avec les deux critériums et le Prix de la Rochette, tandis que le dimanche suivant ce fut le tour des vieux chevaux avec le Prix de Bois-Roussel, le Prix de Jouvence et le Handicap de Bellevue.

(Pluie.)

Caïus, par Révérend et Choice; propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Danman; jockey, G. Stern; gagnant du Critérium des Poulains. (Longchamp, 31 Août).

(Pluie.)

Un ancien ministre de l'Agriculture qui paraît s'intéresser vivement à la victoire de Maximum.

Pour la réouverture, les résultats ont été d'une remarquable exactitude, ce qui a réjoui les parieurs et désespéré MM. les bookmakers, au point que plusieurs d'entre eux ont déserté le ring : « Comment voulez-vous que nous nous défendions, me disait l'un d'eux, et non des moindres, c'est la journée des favoris, tout le monde en veut, c'est à peine si quelques joueurs risquent un louis ou deux sur un tocquart.»

Rarement, je crois, on a pu voir sur un champ de courses, autant de diversité dans les robes des chevaux: toute la gamme des gris, descendance plus ou moins directe de ce pauvre Le Sancy, a défilé dans le paddock; avec Hebron voici le gris rouan, avec Constanzia le gris truité, avec Eunice le gris fer, avec Holo le gris clair, et le blanc pur éclatant avec Monette, une fille de Le Glorieux, appartenant à Mme la baronne de Forest. Jamais je n'avais vu chez un pur sang un blanc aussi parfait, beaucoup plus parfait que celui de Le Loup blanc, qui avait déjà étonné et cependant Mouette n'a pas dans ses veines le moindre sang de Gem of Gems. La peau de la pouliche est rose, elle « boit dans son... rose » car son nez est rose, c'est presque une albinos; elle doit tenir cette particularité de son aïeul Vermout auquel elle remonte par sa mère Louisette et sa grand'mère Fleur de Thé. Mouette a disputé le Critérium des pouliches, elle n'a du reste rien fait de bon.

Dans les deux Critériums et dans le Prix de la Rochette, Caïus, Ex-Voto et Vieux Paris, Camisole, Perm et Constanzia, Reine Margot et Vinicius se sont retrouvés aux places assignées par leurs performances de Maisons, Deauville et Ostende. Caïus a enlevé avec la plus grande facilité et dans un style très plaisant le critérium des Poulains, confirmant sa victoire de début à Saint-Cloud et sa bonne course de Vichy. Le poulain de M. Ed. Blanc ne doit pas être loin de son compagnon d'écurie Vinicius. offrent l'aspect le plus opposé :

Reine Margot, véritable deux ans, admirablement faite dans un modèle réduit; Vinicius, grand et puissant cheval donnant l'impression d'un trois ans.

C'est sur ces deux protagonistes que l'attention se portait presque exclusivement; cependant, à côté d'eux le lot comprenait quelques sujets très plaisants, comme Eunice II, qui s'était très bien comportée à Vichy; mais malgré son courage, Eunice II ne pouvait prétendre à la victoire ; son entraîneur lui-même nous déclarait, avant l'épreuve, que la pouliche ne pouvait se trouver que derrière Reine Margot et Vinicius. Dans l'entourage de M. Ed. Blanc et Denmann lui-même on espérait que le fils de Masqué prendrait sa revanche sur la fille de Dolma Bagtché. Il n'en a rien été, bien au contraire, Reine Margot a paru gagner par des qualités sérieuses de fond et d'endurance, car, débordée d'abord par son adversaire, elle est revenue le battre nettement sur la fin du parcours.

(Pluie.)

Camisole, par Simonian et Dormeuse; propriétaire, Franck Carter; entraîneur, Willy Carter; jockey, A. Carter; gagnant du Critérium des Pouliches. (Longchamp, 31 Août).

On l'a vu se détacher au milieu du parcours, et dès lors, il n'y a pas eu de course, au moins pour la première place. Vieux Paris, qui avait débuté très vert à Deauville, semble avoir passé d'état en trois semaines; il s'est laissé en dernier ressort enlever la seconde place par Ex-Voto, cheval rablé et trapu mais manquant totalement de distinction.

La camarade de box et demi-sœur de Vieux Paris, Camisole, a été plus heureuse que lui; elle a répété sur Perm sa victoire du Prix de la Touques. Mais cette fois encore, la lutte a été chaude et longue; la fille de Simonian, qui est assez dure à monter, a paru à deux reprises sur le point de céder le pas à sa rivale, et l'on doit de très sincères compliments au jeune A. Carter pour l'énergie avec laquelle il est revenu à la charge et a obtenu de la jument l'effort final nécessaire. Constanzia a pris la troisième place.

Les deux protagonistes du Grand Prix d'Ostende, Reine Margot et Vinicius, se sont retrouvés en présence sur 1 100 mètres du Prix de la Rochette. Comme structure, les deux chevaux

(Pluie.)

Tod Sloan, l'ex-jockey américain, au pesage de Longchamp.

Le Prix de Chantilly a servi d'intermède entre les quatre épreuves réservées aux débutants. On payait volontiers une forte proportion en faveur de Maximum. Le poulain de M. J. de Brémond s'est retrouvé, comme à l'arrivée du Grand Prix de Deauville, devant Surprenant.

C'est encore un joli prix de 15 000 francs qui tombe dans la cassette de M. de Brémond, et ce n'est certes pas le dernier beau prix que Maximum rapportera à son heureux propriétaire, qui vient en tête de la liste des propriétaires gagnant pendant le mois d'août, avec 103 587 francs dus uniquement aux succès de ses vieux chevaux.

On peut dire que dans ses réclamations, M. de Brémond a eu la main heureuse : Maximum, sous ses couleurs, a triomphé dans les plus grandes épreuves et voici que Jolly Gill a enlevé dimanche le Prix de Jouvence dans un excellent style. La fille de Gournay nous a prouvé — ce que nombre de sportsmen, son propriétaire excepté, se refusaient à croire — qu'elle était une excellente pouliche de fond. Elle avait cependant deux sérieux adversaires dans les représentants de l'écurie de Ganay : Amer Picon et Passaro ; mais si Amer Picon a fait une excellente course

Jolly Girl, pe.al. 3 ans, par Gournay et Mandragore ; propriétaire, M. de Brémond ; entraineur, R. Count ; jockey, J. Reiff ; gagnante du Prix Jouvence (4 800 m., 12 000 fr.), devant Amer Picon, Rolly Polly et Passaro.

menant depuis le départ et conservant la seconde place, le Passaro de dimanche ne paraissait plus être le Passaro qui avait si allègrement couru les 4000 mètres du Prix Dangu, la manière dont s'était comporté dans le Prix Hocquart le fils de Le Sagittaire et Palerme semblait du reste faire pressentir ce déclin de forme.

Trois vieux chevaux seulement sont restés en présence dans le Prix du Bois-Roussel ; il est assez singulier que cette épreuve n'ait conservé d'autres engagements que ceux de trois chevaux ayant droit aux décharges. Ce fut une promenade pour Lady Killer. Parti en tête, le cheval de M. Hennessy n'a pas été rejoint. Butor au dernier tournant n'était pas bien loin du fils de War Dance, mais Reiff qui le montait, voyant la partie perdue pour lui, n'a cherché qu'à défendre la seconde place contre Kodak ; les deux chevaux du reste sont aussi peu courageux l'un que l'autre.

Passons sur le handicap, l'autre épreuve assez importante réservée aux vieux chevaux. Le départ a été si mauvais que l'épreuve manque de régularité ; Cuernavaca et Bigote ont bien lutté à l'arrivée, mais Mange-Menu qui avait perdu beaucoup de terrain au départ aurait dû précéder les deux leaders et n'a pu passer que troisième à trois quarts de longueur de Bigote. Ce départ du Prix de Bellevue, venant immédiatement après celui de Villiers donné au starting gate ! est la meilleure preuve qu'on puisse fournir de la supériorité de la machine sur le drapeau. Le starting gate s'impose pour toutes les courses, et l'on s'étonne maintenant que ce système de départ soit resté si longtemps sans être adopté.

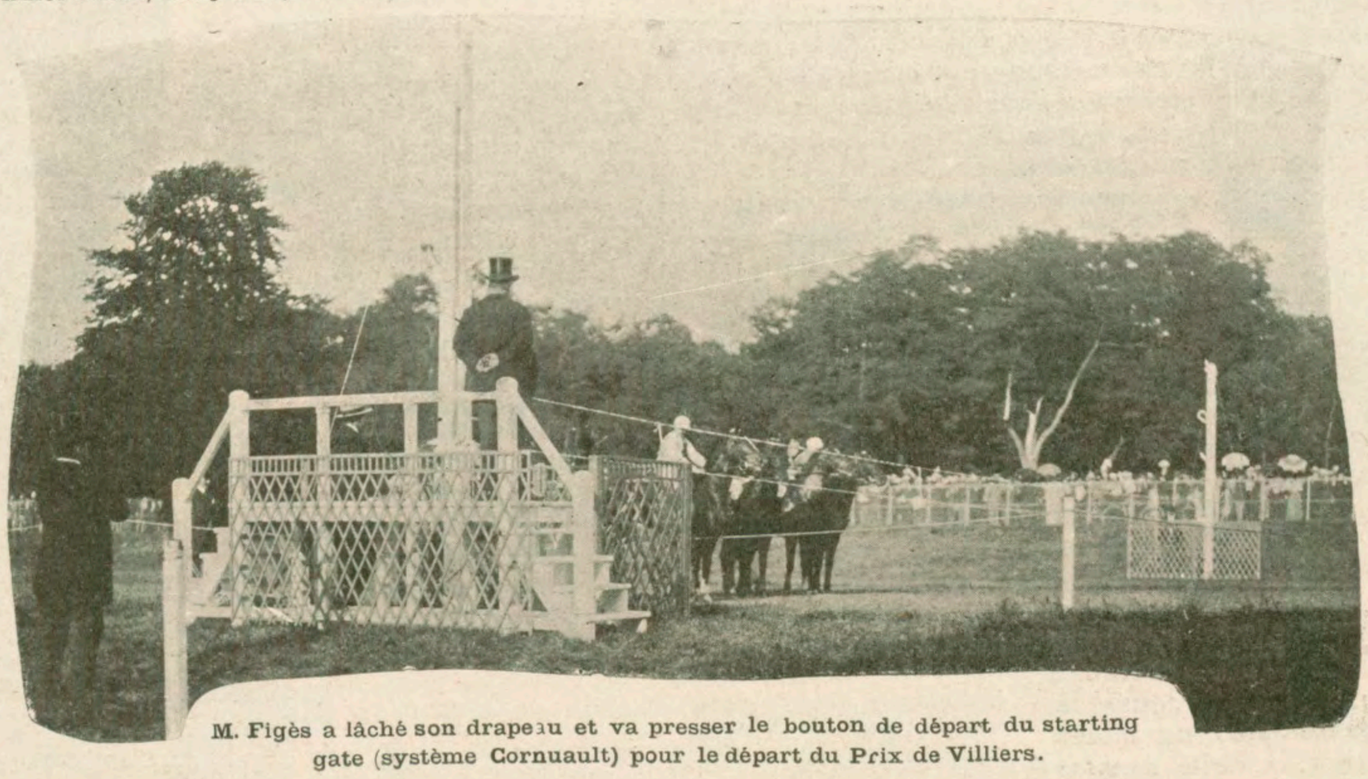
Revenons aux « jeunes espoirs » qui ont fourni dans le Prix de Villiers une vraiment belle course ; cette épreuve est la première de l'année dans laquelle les Deux ans se rencontrent sur une distance aussi longue pour eux. La gagnante, Chatte Blanche, une fille de Lutin et de Cendrillon, avait couru dans le Grand Centenaire de Vichy, où insuffisamment préparée, elle avait à peine figuré ; elle appartient à la terrible écurie Caillault, très en forme et formidablement armée pour les courses de Deux Ans. Son état de préparation est très complet et fait grand honneur à R. Carter junior. Etna seul pouvait lutter avec elle et G. Bartholomew avait pu également l'amener en excellente condition. Etna, qui est un bon Krakatoa, a pris sur Tigellin un avantage très léger, mais la distance qui séparait le cheval de M. Edmond Blanc de celui du comte de Fels aurait été plus grande si Thorpe avait montré plus d'énergie.

Je ne sais ce que deviendra Jacques Cœur, un Deux ans, à M. Jean Joubert, dont on voit trop rarement les sympathiques couleurs sur le turf, mais il faut que nombre de propriétaires voient en ce fils de Simonian et Jacqueline, un poulain d'avenir ; il n'a pas été déposé, après sa victoire sur Antium et Palatine II, moins de vingt et un bulletins de réclamations ; il est échu au comte de Bresson pour 15 299 fr. 40, et il était à réclamer pour 6 000 !

FRANC-PICARD.

Un coin du pesage à Longchamp.

M. J. de Brémond, le triomphateur de la saison, propriétaire de Maximum et de Jolly Girl, M. le duc de Fezensac et H. Webb.



M. Figès a lâché son drapeau et va presser le bouton de départ du starting gate (système Cornuault) pour le départ du Prix de Villiers.

Lady Killer, à M. J. Hennessy.

Kodak, à | la Bne de Forest.
Butor, à M. Wysock.

L'arrivée du Prix de Bois-Roussel (12.000 fr., 2.200 m).

Le bassin de courses et les tribunes près de l'arrivée le long du canal de Kehl.

Les Championnats d'Europe à l'Aviron

Depuis onze années bientôt qu'existe la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron, c'est la première fois que la Commission d'Aviron d'Alsace-Lorraine peut organiser les Championnats d'Europe. Ces Championnats ont obtenu un énorme succès, et ce n'a pas été un des moindres intérêts de cette importante manifestation nautique que de voir les couleurs françaises frissonner sous la brise d'Alsace.

✣ ✣ ✣

Pour son premier essai, la commission d'Aviron d'Alsace-Lorraine a débuté par un coup de maître. Non seulement l'organisation était parfaite, mais encore il avait été mis à la disposition des rameurs et représentants de chaque nation des délégués qui se sont acquittés de leur tâche avec un dévouement qui leur fait le plus grand honneur.

Pour ma part, je serais coupable de la plus noire ingratitude envers Strasbourg et ceux qui se sont prodigués pour nous, plusieurs jours durant, si je ne disais pas toute la joie que j'ai éprouvée à visiter cette ville magnifique, et tout le plaisir que j'ai ressenti à y vivre en la compagnie d'hôtes aimables et distingués tels que MM. Auguste Metz, le sympathique président de la « Stella », Gluntz, le plus dévoué des ciceroni, G. Meyer, Ch. Hahn, Léopolds, J. Füllhart, C. Pitton, etc.

Pour plus de facilité dans l'organisation, c'est dans le port de Kehl, aux portes de Strasbourg, mais sur le territoire badois qu'ont été courues les différentes épreuves. Le bassin était admirablement choisi. Droit comme un I, assez large pour mettre facilement cinq équipes en ligne, il offrait toutes les garanties désirables de régularité et, en effet, quoique presque toutes les arrivées aient été fort disputées, il ne s'est pas produit un seul incident. La fonction de juge-arbitre a été une vraie sinécure.

Pour le public, le même désir de bien faire s'était livré carrière, et bien que le soleil frappât un peu fort sur les nuques, tout le monde s'est déclaré satisfait.

Seul Hiser serait en droit de récriminer contre la chaleur, car le pauvre garçon en s'entraînant la veille de la course a été frappé d'insolation et, tombant à l'eau, a failli se noyer. A peine remis, il s'est néanmoins mis en ligne, mais il a dû s'arrêter à 500 mètres de l'arrivée ayant deux longueurs d'avance. Force a été de le remplacer dans le huit de Soissons, et ce changement dans l'équipe nous a peut-être coûté la course, car les Gantois n'ont gagné que d'un quart de longueur, après un bord à bord de 1 500 mètres !

Les champions en double scull, Licot et Clarembeaux du Cercle des Régates de Bruxelles.

Le Championnat à quatre rameurs est revenu à la Société Nautique Soissonnaise (Tellier, L. et A. Henry, Beauchamp) qui a eu fort à faire pour se débarrasser de l'équipe italienne (Societa Canotieri Barion de Bari). Celle-ci n'a pu donner exactement sa mesure puisqu'elle courait dans un bateau d'emprunt, le sien n'étant pas arrivé. Malgré ce désavantage, les Italiens n'ont été battus que d'une demi-longueur, précédent d'autant le Club Nautique de Gand dont les succès en Belgique ne se comptent plus. Les rameurs de la « Stella » de Strasbourg ont fait une course énergique, il ne leur manque qu'un peu d'expérience pour arriver à de très bons résultats. Si l'Italie pouvait à bon droit espérer gagner la course à quatre, la France pouvait escompter celle en skiff, mais l'indisposition de notre champion Hiser a renversé tous les pronostics. C'est le persévérant Gerli, de Milan, qui a gagné, battant Conradès, de l'Union Nautique de Bruxelles, de deux longueurs. G. Bornert, du Rowing-Club de Strasbourg, était troisième à trois longueurs.

Le nouveau champion d'Europe, Luigi Gerli, méritait, à

Van Crombrugghe. de Somville. Bruggeman. Taelman. Demeester. Picha. Verdonck. Gœtgeluck.

L'équipe du Club Nautique de Gand, gagnant du championnat à huit.

L'équipe à quatre champion d'Europe : Tellier, L. et A. Henry et Beauchamp, de la S. N. Soissonnaise.

tous égards, que la fortune lui sourit enfin. Sur la brèche depuis 1896, il a donné maintes preuves de son amour de la lutte en ne craignant pas de se mesurer contre les meilleurs rameurs du continent, tels que Prével, Delaet, Conradès, etc. Il compte en Italie de nombreux et importants succès, au nombre desquels les championnats italiens de 1900, 1901 et 1902 ; enfin il n'a pas connu la défaite cette année, arrivant premier à Come, Turin, Naples, Milan et Strasbourg.

Doué d'une grande énergie, d'une bonne volonté exemplaire et d'une résistance éprouvée, son style n'est pourtant pas exempt de reproches. Le retour sur l'avant, principalement, est lourd, l'attaque défectueuse et il s'ensuit que le bateau n'a pas une marche régulière. Gerli est, dans tous les cas, un sympathique et si sa retraite est certaine, ainsi que me l'a dit le dévoué et distingué secrétaire de la F. I. des Sociétés d'aviron, M. Vialardi di Verone, tous les rowingmen regretteront la détermination du champion d'Europe et d'Italie.

La belle équipe Red-White, du Club Nautique de Gand (M. van Crombrugghe et O. de Somville) a gagné le Championnat à deux de pointe. Les Strasbourgeois de la « Stella » (C. Engel et C. Mühlberger) leur ont opposé toutefois une très énergique résistance. Avec du style, les deux jeunes rameurs alsaciens, qui ont des moyens physiques rares, ne tarderaient pas à faire parler d'eux. La Société Nautique de la Basse-Seine et la Societa Canotieri de Bari ont lutté toutes deux pour la troisième place avec une louable énergie. Ce sont les Parisiens qui ont obtenu l'accessit avec un mètre d'avance à peine.

Luigi Gerli de la Société Canotieri de Milan, champion d'Europe en skiff.

Les champions en double-scull de l'année dernière, d'Heilly et Bouttemy, du Rowing-Club de Paris, ont trouvé leurs maîtres en Clarembeaux et Licot, du Cercle des Régates de Bruxelles, qui ont enlevé facilement la course. Les Alsaciens, du Rowing-Club de Strasbourg ont pris la troisième place. L'équipe belge a belle allure, le coup d'aviron, très vif, est assez long. Quant aux Parisiens, ils n'avaient pas l'air d'y être du tout. Il est vrai que leur entraînement en double-scull était plutôt sommaire, mais c'est là une excuse qui ne sera pas, avec juste raison, jugée suffisante par les sportsmen.

MM. Van Crombrugghe et O. de Somville du C. N. de Gand, champions en deux de pointe.

L'épreuve à huit a été splendide et n'a été gagnée que tout à fait à la fin par l'équipe du Club Nautique de Gand (M. van Crombrugghe, de Somville, Bruggeman, Taelman, Demeester, Picha, Verdonck et G. Gœtgeluck) battant l'équipe mixte Soissons-S. N. Basse-Seine (G. Mac-Henry remplaçant Hiser malade). Comme je l'ai dit plus haut, un quart de longueur seulement séparait les deux bateaux à l'arrivée.

Le programme comportait en outre de très intéressantes courses en skiff pour juniors et pour vétérans, en double scull vétérans, et à deux et huit de pointe juniors.

Vuillieri, du Cercle de l'Aviron de Lyon, a brillamment enlevé l'épreuve en skiff junior, battant de trois longueurs G. Eidenbenz, du See-Club de Zurich et trois autres concurrents de Strasbourg, E. Engel, G. Kettner et Forler. Il y a dans le skiffeur lyonnais l'étoffe d'un champion. Il était, cette année, classé dans les débutants ; ce sera un junior à craindre l'an prochain.

Le vétéran Ch. Hahn du R. C. Strasbourg, a battu facilement son adversaire de la Basse-Seine, L. Doyen. La courtoisie du sculler alsacien est à signaler : Voyant que son concurrent était indisposé, il l'a attendu à plusieurs reprises. C'est là un exemple à suivre.

A deux de pointe juniors, le Cercle de l'Aviron de Lyon (Raymond et Vuillier) a remporté une brillante et facile victoire en battant le Club Nautique de Gand (Raes et Barridez) de trois longueurs.

Pour la course à huit, les juniors du Strassburger Ruderverein (Société allemande) ne se mettant pas en ligne, une équipe mixte est formée avec Raymond et Vuillier, de Lyon, L. Sigel, C. Mühlberger, C. Engel, et G. Kettner, de la « Stella » de Strasbourg, Dufrénoy et Paquot, de la S. N. Soissons. Bien que n'étant pas entraînée, et pour cause, cette équipe « salade » a failli battre l'équipe du Club Nautique de Gand (Demeester, Taelman, A. Verdonck, Picha, Raes, Barridez, J. de Crombrugghe, de Graeve). Celle-ci a dû déployer toutes ses ressources pour vaincre, et elle n'a gagné que de 4 à 5 mètres.

Et la réunion a pris fin par la course en double-scull vétérans qui est restée à G. Bornert et Ch. Hahn, du Rowing - Club de Strasbourg.

Les Strasbourgeois ne furent pas les moins surpris, j'en suis bien certain.

Le soir même un banquet a réuni rameurs et officiels et d'excellentes choses ont été dites.

Je ne veux pas terminer sans donner un souvenir ému au « petit bouchon » où s'est passé notre dernière soirée. Nous étions là une dizaine qui n'oublierons jamais les quelques heures qu'ils y ont vécues.

Au revoir, Strasbourg !

EDMOND MAGNEZ.

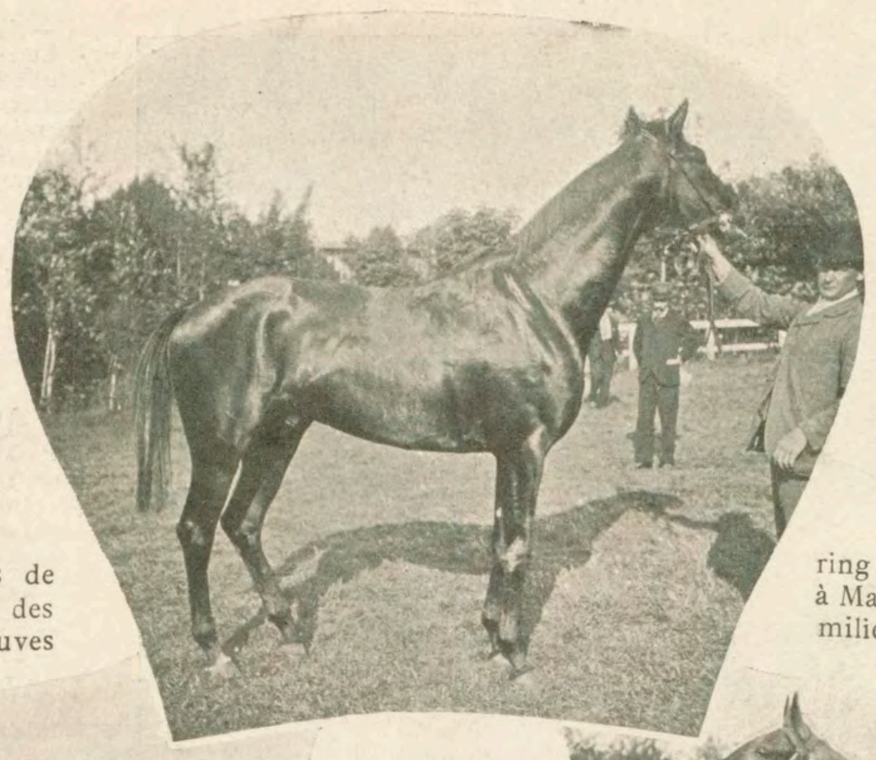
LES COURSES

La Semaine de Dieppe

C'est dans notre précédent numéro qu'aurait dû paraître cet article sur la « Semaine de Dieppe », mais le raid Bruxelles-Ostende et le Kilomètre à Deauville, nous ont forcé de remettre à aujourd'hui l'article de notre envoyé spécial au meeting dieppois, qui a été cette année tout à fait intéressant et auquel ont pris part de nombreux chevaux.

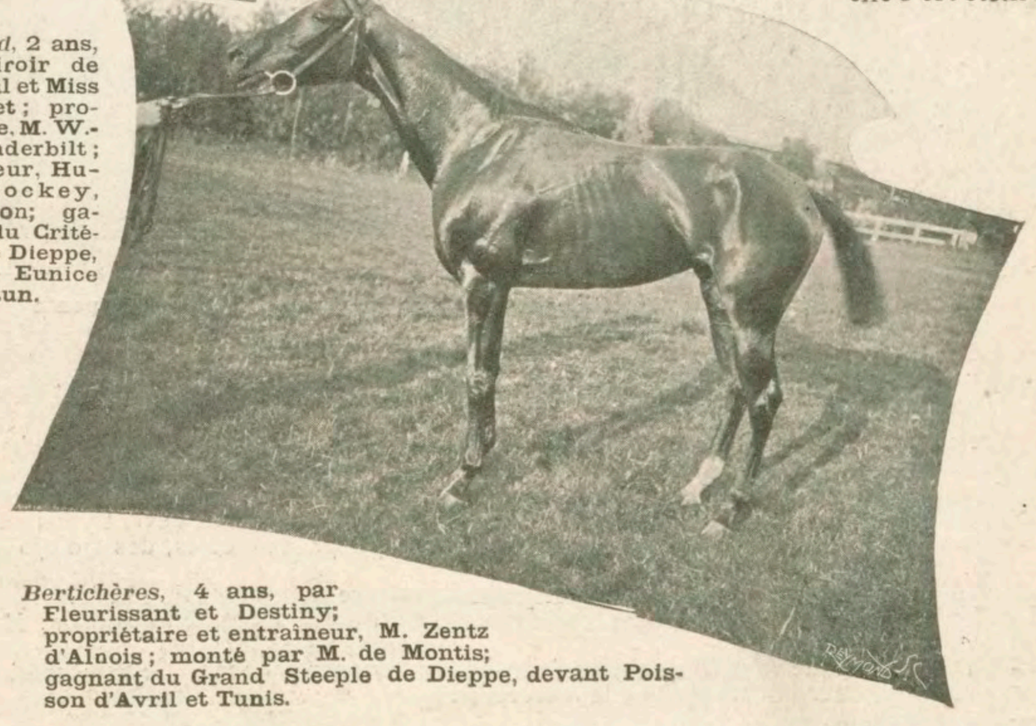
✤ ✤ ✤

Tandis que certaines sociétés de courses de province terminent leur programme par des épreuves secondaires qui semblent des épreuves de consolation, à Dieppe l'intérêt va crescendo et c'est dans les dernières journées que sont courues les épreuves principales; ce système a l'avantage de retenir les sportsmen et l'on ne voit pas, comme à Deauville ou à Vichy, à la fin du meeting de médiocres chevaux courir devant un public clairsemé et des tribunes presque vides.



Marigold, 2 ans, par Miroir de Portugal et Miss Margaret; propriétaire, M. W.-K. Vanderbilt; entraîneur, Hughes; jockey, Thompson; gagnant du Critérium de Dieppe, devant Eunice et Autun.

La Loreley, 3 ans, par Le Sancy et Orris; propriétaire, Bon de Schickler; entraîneur, W. Webb; jockey, M. Henry; gagnant du Prix d'Amphitrite sur Louise Mesnard et Dinah.



Bertichères, 4 ans, par Fleurissant et Destiny; propriétaire et entraîneur, M. Zentz d'Alnois; monté par M. de Montis; gagnant du Grand Steeple de Dieppe, devant Poisson d'Avril et Tunis.

Trois épreuves surtout font le succès du meeting dieppois : le prix d'Amphitrite, le Critérium et le Grand Steeple; des autres épreuves du programme, je ne vois pas grand'chose à dire, nous reverrons beaucoup des deux ans vainqueurs courir à réclamer à Longchamp ou à Maisons-Laffitte.

On ne peut dire que la victoire de la Loreley dans le Prix d'Amphitrite, n'ait été méritée et juste. La jument du baron de Schickler ne fut-elle point seconde dans le Prix de Diane? et dans le classement des juments de sa génération ne vient-elle point — sur des courtes distances — avec Jolly Girl immédiatement après Kizil Kourgan; je ne sais même pas si elle ne serait pas supérieure à la pouliche de M. de Brémond. Certes, on pouvait attendre mieux de Reine des Fleurs, mais la jument d'âge a été victime de nombreux incidents de course : d'abord elle n'avait pas son jockey habituel, puis elle a eu un mauvais départ, et à deux reprises, lorsqu'elle a essayé de passer, elle a trouvé le chemin barré. Cependant, si on ne peut constater la victoire de La Loreley, on pouvait espérer une meilleure place pour Reine des Fleurs, qui ne m'a pas semblé avoir sa forme de Maisons-Laffitte.

Le Critérium de Dieppe a peut-être été moins intéressant que les années précédentes; il n'a réuni que six partants, cela tient sans doute à l'exclusion des chevaux ayant été engagés dans le Prix de Deux ans à Deauville.

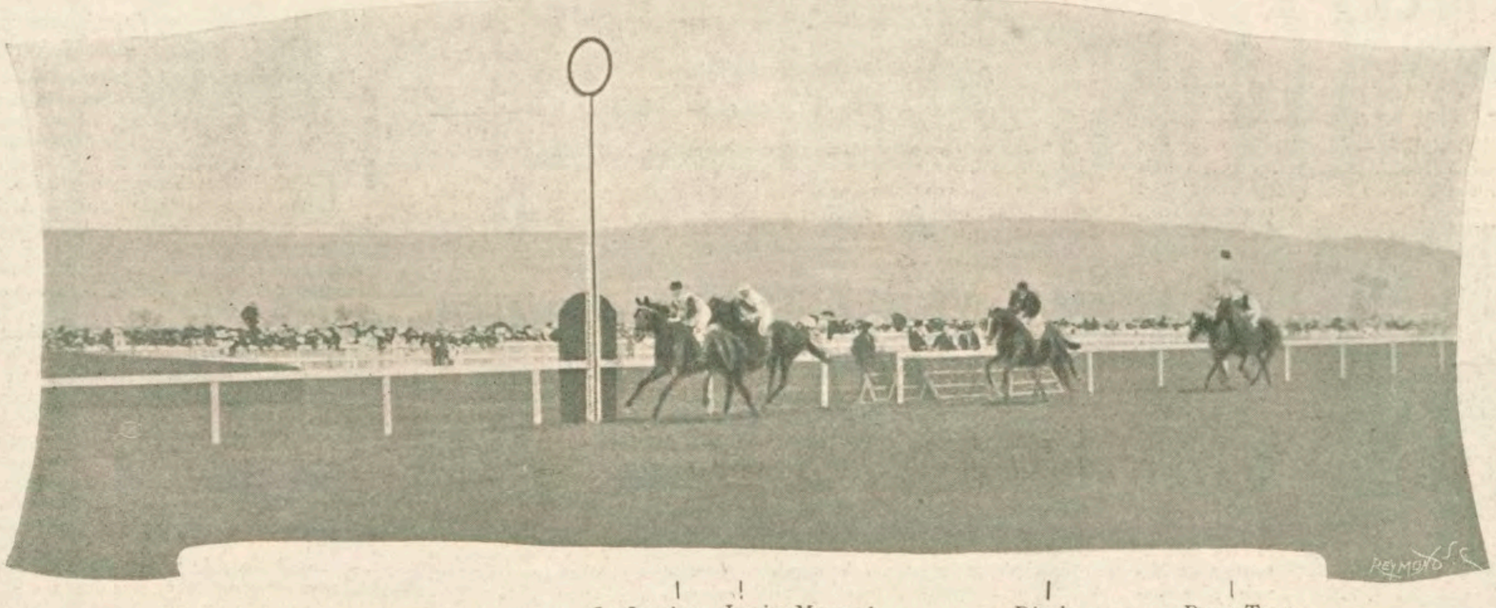
Notons, en passant, que le starting gate fonctionné à Dieppe aussi bien qu'à Maison-Laffitte ou à Deauville.

Dans cette épreuve, la forme de Saint-Cloud était représentée par Eunice, celle de Maisons, Vichy et Boulogne par La Robertsau, En Garde et Autun. Enfin, Marigold représentait les Deauvillais. C'est le poulain de M. Vanderbilt qui a triomphé. Ici comme à Deauville, il a gagné en cheval foncièrement bon et courageux.

On s'était beaucoup emballé sur le compte de La Robertsau. Le prestige des couleurs qu'elle portait, la remarquable forme de ses compagnons d'écurie ont illusionné le ring sur la valeur de la victoire de La Robertsau à Maisons-Laffitte. Elle est restée en tête jusqu'au milieu du parcours; les 1 200 mètres du parcours ont excédé son aptitude; elle s'est éteinte après les 900 mètres. La distance, au contraire, a très bien convenu à Marigold, qui a gagné dans un style excellent. Le poulain de M. Vanderbilt a confirmé ainsi, dans une course sévèrement menée de bout à bout, l'impression très satisfaisante qu'avaient laissée ses débuts à Deauville. Il n'est pas, assurément, de la première classe, mais il s'annonce comme un des plus utiles et des plus honnêtes de la seconde.

Quant au Grand Steeple, il vaudrait mieux n'en point parler; le départ fut une vraie salade, le parcours invraisemblable : Saint-Palais tombe au second obstacle, La Garenne se dérobe, est ramenée sur l'obstacle, passe, retombe en face, est remontée, puis arrêtée.

Tunis, monté par M. Bossut, officier de dragons en uniforme, se trompe de piste, et perd cent longueurs; Mademoiselle Boissy tombe à la rivière. Bertichères et Poisson d'Avril mènent au second tour. Enfin, Bertichères bat Poisson d'Avril. Tunis est placé troisième devant Rabat. E finita la comedia.



La Loreley. Louise Mesnard. Dinah. Basse-Terre.

Arrivée du Prix d'Amphitrite. 20.000 fr., 2.300 mètres.

L'an prochain le meeting dieppois va être, dit-on, augmenté de deux journées; de la sorte nous n'aurons plus durant la campagne dite normande une seule journée de repos; il est vrai que les deux journées supplémentaires comprendront un Cross Country et un gymkana.

Les Commissaires de la Société des Courses de Dieppe font, du reste, tout leur possible pour attirer au meeting sportsmen et chevaux; nous ne pouvons que les en féliciter.

(Clichés Wyngaard.)

FRANC-PICARD.

La voiture des *Usines Bouhey* montant la rue Taralle à Trouville, 25 0/0 de pente

Une Côte de 25 pour Cent

C'ÉTAIT l'autre semaine à Deauville, le jour de la course du kilomètre. Nombre de chauffeurs se trouvaient réunis à dîner à l'hôtel de la Terrasse et l'on causait moteurs, transmissions, carburateurs. De quoi voulez-vous que l'on parle quand on vient d'assister pendant cinq heures d'horloge à un défilé de véhicules divers, passant devant vous à des vitesses variant de 80 à 135 à l'heure ? Et l'on vint à parler des côtes, des 10 o/o de Gaillon, des 15 o/o de l'Arlberg.

— Moi, dit quelqu'un, j'ai monté tantôt avec ma voiture, une pente de 25 o/o.

— 25 o/o ! Vous voulez rire, mais c'est la pente d'un escalier de bonne maison. Mon cher, vous êtes du Midi !

— Eh bien, puisque vous êtes comme Saint-Thomas, venez avec moi demain matin ; je vous ferai monter la côte et vous la mesurerez.

— Entendu.

Et le lendemain, à neuf heures, nous prenions place, M. Ricard, mon confrère Steinès, de l'*Auto-Vélo*, notre photographe Delton et votre serviteur, dans la voiture que conduisait mon interlocuteur de la veille, M. Legrand.

Nous commençons par gravir la rue des Ecorres, une rue assez étroite, qui part du quai.

— Cela monte, dis-je.

— Oh, ce n'est rien, ce n'est que du 17 o/o. J'ai mesuré hier.

Il est de fait que la voiture, avec ses cinq voyageurs et nos appareils, montait sans nul effort. Les habitants commençaient à se montrer sur le seuil de leurs portes.

Un détour et nous voici au pied de la rue Taralle. J'avoue que je suis un peu inquiet. Si le moteur calait, quelle dégringolade en arrière !

— Ne craignez rien, dit M. Legrand, j'ai de bons freins

Et nous voici partis, gravissant la côte sans à-coup sans effort, obligés de nous pencher en avant pour ne pas être rejetés en arrière tant la pente est rude. L'impression est bizarre. Il semble que l'on soit dans un funiculaire. Derrière nous, l'horizon s'élargit, la mer apparait parsemée de voiles avec, au loin, la côte de Deauville. Et nous voilà au sommet.

— Qu'est-ce que vous en dites ?

— C'est très curieux, je l'avoue, mais de là à du 25 o/o...

— Nous allons mesurer, vous dis-je.

Et nous voici redescendus. Le mercier du coin nous prête aimablement deux mètres et nous remontons à nouveau. Cette fois, nous arrêtons la voiture au milieu de la côte pour permettre à Delton de la photographier. On serre les freins et, sans béquille, le lourd véhicule reste immobilisé.

Puis on procède au mesurage. A un mètre du sol, nous traçons une ligne horizontale sur laquelle nous prenons une longueur d'un mètre. Et Steinès mesure la hauteur à l'autre extrémité.

— Attention ! tenez votre mètre bien verticalement !

— Ça y est !

— Combien ?

— 75 centimètres.

— 25 o/o, vous l'avais-je dit ?

Et comme saint Thomas, je suis convaincu. Je félicite M. Legrand et, tandis que la foule s'amasse, celui-ci m'explique que sa voiture est une des premières sorties des usines Bouhey, bien connues dans le monde industriel pour la fabrication des machines-outils de toute sorte, des canons, etc.. et qui va s'adonner à la construction automobile. C'est, m'assure-t-il la flexibilité de la transmission, qui permet de gravir de telles côtes, au pied desquelles des voitures à chaînes seraient contraintes de rester. Quoi qu'il en soit, le résultat était intéressant à relater, car je ne sache pas qu'il y ait beaucoup de voitures de touristes capables de monter, avec cinq personnes, une côte de 25 o/o.

M. V.

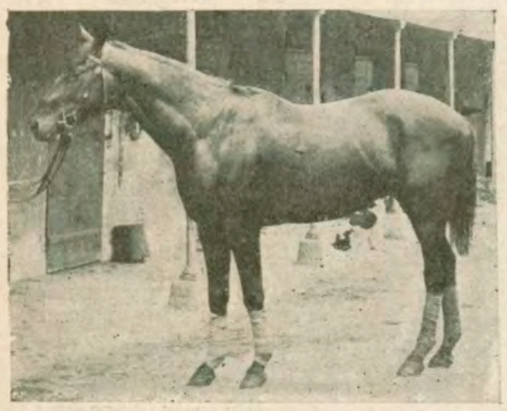
Le mesurage de la pente.

Une ligne horizontale d'un mètre de longueur est tracée sur la muraille. Tandis que son extrémité droite est à un mètre du sol, l'autre extrémité est à 0 m. 75 centimètres, ce qui donne bien du 25 0/0.

BLOC-NOTES

HIPPISME

LES COURSES DE BADEN-BADEN. — Nos écuries françaises ont remporté de belles victoires à Baden-Baden : les principales épreuves leur sont revenues. D'abord le Grand Prix (une coupe d'or et 100 000 fr.), maîtrement enlevé de deux longueurs par La Camargo, la vaillante pouliche de M. Abeille, que M. W. Pratt a montée à la perfection. Codoman, à M. Ephrussi, a pris la troisième place dans cette épreuve. Puis le Prix de l'Avenir avec Mireille ; les couleurs de M. Caillault et de M. Ephrussi avaient déjà été victorieuses les journées précédentes avec Armorique et Xérès.



(Cliché Dubosq.)

GRATIN.

Dans les courses d'obstacles, même succès ; les écuries de M. Fischhoff et du comte de Cherisey ont enlevé de belles allocations et il s'en est fallu de peu que le Grand Steeple ne revint encore à une écurie française ; nous n'avons pris que la seconde place, mais Gratin second derrière Da Kotmsie, a accompli en cette occasion une remarquable performance sous le poids énorme de 80 kil. Le vainqueur du Grand Prix de la ville de Nice et du Grand Steeple-Chase de Paris est réellement un des meilleurs chevaux actuellement sur les obstacles.

F. P.

DIVERS

LA FÊTE DES TROIS SPORTS. — Notre collaborateur G. de Lafreté organise, pour la fin du mois, avec le concours de l'Association vélocipédique d'Amateurs, du Racing Club de France et de la Société Nautique de la Basse-Seine, une réédition de la fête des Trois-Sports, qui obtint un si grand succès en 1898.

Les concurrents des Trois Sports devront participer dans la même journée aux trois épreuves suivantes :

1° Une course pédestre de 500 mètres, sur le terrain du R.C.F., au Bois de Boulogne ;

2° Une course de bicyclettes de 10 kilomètres, au tour de Longchamps ;

3° Une course de canoës de 1 000 mètres, dans le bassin de Suresnes-Longchamp.

Les athlètes qui se reconnaissent des aptitudes pour ces trois exercices feront bien de s'entraîner en vue du triple event. Pour tous renseignements, s'adresser à M. G. de Lafreté, à la *Presse*, 12, rue du Croissant.

BILLARD

Nécessité de l'entraînement.

S'il est un sport qui exige d'être pratiqué sans interruption, c'est assurément le billard. Un joueur, quelle que soit sa force, quelles que soient ses dispositions naturelles, ne peut conserver un semblant de forme s'il cesse de s'entraîner pendant quelques semaines. Il y a en courses un axiome : « rien ne supplée à la condition », qui est strictement vrai au billard comme sur les hippodromes.

Et, bien que chaque professeur connaisse cette nécessité de l'entraînement continuel, aucun d'eux, prenant ses vacances d'été, n'hésite à laisser durant plusieurs semaines sa queue dormir dans son fourreau. Sous ce rapport-là, tous les professionnels sont logés à la même enseigne. Ils vont se reposer soit à la campagne, soit dans les villes d'eau pendant la morte-saison de Paris et là, sous prétexte qu'ils ne trouvent pas d'instruments comparables aux excellents billards Brunswick qu'ils ont habituellement à leur disposition, ils préfèrent abandonner complètement le jeu que de le pratiquer dans des conditions défectueuses.

Aussi, quand ils reprennent leur sport, sont-ils aussi gauches que des amateurs de second ordre. Ils sont gênés dans toutes les positions, ils trouvent tous les carambolages difficiles, ils sont essoufflés au bout d'une série de vingt, qui leur a paru d'une longueur interminable, bref ils ont perdu toute qualité, toute aisance, en un mot toute habitude de bien faire.

Les amateurs qui ont suivi les premières séances de l'Olympia et du Grand Café, qui ont rouvert leurs portes le 1er septembre, auront tous fait les remarques que je viens de formuler. S'ils croyaient assister à de belles parties entre Schaefer et Barutel à l'Olympia, entre Fournil et Sanchez au Grand Café, ils auront été déçus, car ils auront noté beaucoup de fautes et peu de bonnes séries. Les grands artistes devraient avoir à cœur d'être toujours à peu près semblables à eux-mêmes et, dans ce but, ne jamais abandonner la pratique du jeu.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pourquoi nous ne fabriquons pas notre pneu à bande de roulement étroite (suite).

Nous citerons à l'appui de notre thèse quelques lignes d'un ouvrage paru en 1842, à la Librairie Scientifique-Industrielle de Mathias (Augustin), quai Malaquais, 15, à Paris, intitulé :

« Expériences sur le tirage des voitures, exécutées en 1837 et 1838, « par ordre du Ministère de la Guerre, et en 1839 et 1841, par ordre « du Ministère des Travaux publics. »

L'auteur de cet ouvrage était M. Arthur Morin, alors chef d'escadron d'artillerie, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, professeur de Mécanique, membre de l'Académie Royale de Metz, membre correspondant de l'Académie Royale des Sciences de Berlin, et devenu par la suite le *Général Morin*, nom sous lequel il est universellement connu aujourd'hui.

Dans ce très important ouvrage, l'auteur ne consacre pas moins de 28 pages in-quarto, à l'étude de l'*Influence de la largeur des jantes sur la vitesse*, et il consigne, dans une série de tableaux intéressants et suggestifs, les résultats des expériences faites par lui en 1838 au nombre de 97, et en 1841 au nombre de 136.

La conclusion de ses longues et patientes études et des 233 expériences dont il nous communique les résultats, est que :

1° Entre certaines limites déterminées par le poids des véhicules de 0m09 à 0m22 environ), **la résistance au roulement** — et par conséquent la vitesse — **est indépendante de la largeur de la jante ;**

2° *Au-dessous* de cette limite, la résistance au roulement *augmente* et par conséquent, la vitesse diminue ;

3° *Au-dessus* de cette limite, le seul inconvénient est de surcharger inutilement le véhicule, la résistance au roulement restant sensiblement constante, et, par conséquent, la vitesse n'augmentant pas ;

4° Il y a avantage, au point de vue de la diminution de la résistance au roulement — et par conséquent de l'augmentation de la vitesse — *à prendre la jante la plus large possible*, parce que les jantes larges conviennent à tous les terrains, et sont de beaucoup supérieures aux jantes étroites « dans les terrains mous, ou sur les routes en empierrement nouvellement rechargées, ou construites avec des matériaux friables. Il y a donc d'autant plus d'avantage à augmenter la largeur des jantes, que le sol est plus mou et plus pénétrable ».

Ces conclusions se suffisent à elles-mêmes et n'ont besoin d'aucun commentaire. Ce n'est d'ailleurs ni notre rôle, ni le lieu d'entretenir nos lecteurs de science pure et de mettre sous leurs yeux les formules très savantes et les chiffres du général Morin ; nous préférons renvoyer les chauffeurs, que la question intéresse plus particulièrement, à l'ouvrage cité plus haut, où ils trouveront tous les éléments de nature à leur former une conviction inébranlable.

Mais il ne nous déplaît pas de couvrir notre théorie, de l'autorité d'un homme dont la compétence en la matière est indiscutée, et dont les œuvres sont considérées comme ayant pour ainsi dire force de loi.

MICHELIN ET Cie.

Les Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

Transformation de motocycles à pétrole en Voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 vitesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone 923.05. (6245)

Voulez-vous louer bicyclettes, motocycles et automobiles? adressez-vous au *Garage Dupré*, 83, avenue de la Grande-Armée; 156, avenue Malakoff. Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances sur marchandises. (6302)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Renault*, *de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques telles que *Panhard-Levassor*, *Renault*, *de Dion*, *Mors*. Toutes voitures à l'essai et garanties. (6310)

Achète, voitures modèle 1902: Dion, Darracq, Renault. Peugeot, etc., de 8 à 10 chevaux. — Ecrire à M. F. Prat, 3. rue des Fossés (Lille). (6385)

Voiture de Dion, 8 chx, deux carrosseries, tonneau luxe bois verni naturel et carrosserie course, cuir verni, marchant alcool et essence, état neuf, marche parfaite garantie, tous essais qu'on voudra, prix exceptionnel. — Sylvain Mouliot, avenue gare, Oloron. (6389)

Tonneau Hurtu, moteur Dion 5 chevaux, carrosserie luxe, 4 places, transformable 2 places, livré mai 1902, net 3.300. Vast, 43, boulevard Diderot, Paris. (6381)

CHASSE

A vendre ou à louer, propriété de chasse, forêt de Rambouillet, 210 hectares, maison d'habitation, ferme, 2 maisons de garde. S'adresser à M. Loison, architecte, rue Caumartin. (6382)

CHIENS

300 francs. Magnifique chienne pointer, 3 ans, blanche et foie, quête le nez haut dans un rayon de 25 à 30 mètres, en découplant son terrain, couche sagement perdreaux qui piètent, arrêt de roc immuable, départ gibier rapport parfait poil et plume. (6390)

DIVERS

Grands Vins de Champagne, 2 fr. 50 et 3 fr. la bouteille *franco* partout en France. Plessat, Champagne Châtillon (Marne). 2 bouteilles échantillons *franco* contre **7** fr. mandat. (6386)

MOTOCYCLES

Occasion, tricycle Eadie, état neuf, poids 13 kil. Chabanne, 77, boulevard St-Michel, Paris. (6387)

YACHTS

Excellente occasion. "Le NÉRÉE", yacht de 6 tonneaux, gréé en côtre, tenant admirablement la mer. Prix : 1500 fr. Pour le visiter s'adresser chez Maillard, au pont de Triel (Seine-et-Oise) et pour traiter à M. Bourdeau, 14, rue Desneraudes, à Paris. (6359)

Echos

PRÉCAUTION UTILE

Il est une précaution qu'on ne rappelle jamais trop aux innombrables consommateurs des produits de la Cie Vichy-Etat (qu'il s'agisse soit de l'eau des Célestins, de l'Hôpital ou de la Grande-Grille, soit des Pastilles, soit des Comprimés, soit des Bains parfumés, soit des Bonbons), c'est de vérifier avec soin les marques qu'elle appose sur tous ces produits, comme garantie de leur authenticité. Quoique le **disque bleu** de la Cie **Vichy-Etat** soit universellement connu, les imitateurs, contrefacteurs et autres ne désarment pas

***

PENDANT L'HIVER

Voici bientôt l'hiver, les chauffeurs vont garer pendant les longs jours du mauvais temps, l'automobile avec laquelle ils sillonnent les routes pendant la belle saison.

C'est le moment de visiter à fond, de réparer le véhicule qui a pendant des mois peiné sur la route et souffert des cahots.

C'est aussi le moment d'apporter des améliorations à la voiture, peut-être un peu passée de mode, ou bien de remédier à certains défauts qu'on lui a découverts.

Mais où faire tout cela?

Voici la réponse :

M. Bory, directeur du *Grand Garage central d'automobiles, 4, rue Buffault*, en plein Paris, a pensé qu'il serait agréable aux chauffeurs de trouver, dans l'endroit où ils remisent leur voiture, un atelier de réparations assez bien monté pour pouvoir y faire un travail important, voire même des transformations, surbaissement de châssis, etc., et en un mot donner aux anciennes voitures, l'aspect des voitures modernes, munies, des derniers perfectionnements.

Voici les chauffeurs avertis. A eux de profiter du renseignement que nous leur donnons.

On trouve à la maison OUTHENIN-CHALANDRE, 4, rue de Chartres à Neuilly-sur-Seine, 40 mètres de la Porte-Maillot, des voitures :

Panhard Levassor, 15 ch. mot. Centaure. } livrables
Panhard Levassor, 10 ch. — } suite à
Panhard Levassor, 7 ch. — } demande
Renault frères, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements..... } livrable
De Dion-Bouton, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements..... } suite à concours

Ne pas acheter avant de demander les prix Maison **Outhenin-Chalandre.**

Renseignements *franco* sur demande.

On trouve également à la Maison **Outhenin-Chalandre** quantités d'**occasions** en voitures Panhard 6, 7 et 8 chx et de Dion 8 chx.

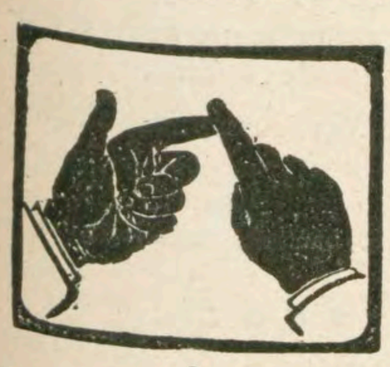
***

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

La Compagnie de l'Ouest, afin de faciliter aux chasseurs leurs déplacements vers la forêt de Rambouillet, organisera, tous les dimanches et jours de fêtes pendant la durée de la chasse, un train comprenant des voitures de 1re 2e et 3e classes, qui circulera aux heures suivantes :

Aller. — Départ de Paris-Montparnasse à 8 heures du matin. Arrivée à Ramuouillet à 9 h. 04.

Retour. — Départ du Perray à 5 h. 30 du soir. Arrivée à Montparnasse à 6 h. 35.



I

Elle vend BON MARCHÉ

II

Elle construit SOLIDE et LÉGER

POURQUOI LA

CARROSSERIE INDUSTRIELLE

obtient-elle un si **GRAND SUCCÈS**

pour ses

Voitures de Luxe

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

228, Faubourg Saint-Martin, PARIS

III

Ses Modèles sont ÉLÉGANTS

IV

Elle GARANTIT sa Construction

Le Gérant : G. Jarrige

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété

Nouvel Objectif Anastigmat

de

VOIGTLANDER & SOHN

Héliar à F: 4,5

Cet objectif *le plus lumineux des anastigmats* existants, *travaille réellement à F: 4,5.* Il est excellent pour paysages, instantanés extra-rapides, agrandissements; il est si rapide, qu'il est possible de faire de bons clichés le soir, dans une chambre ordinaire. *(Il est petit et léger)*

Paris, 10 Juillet 1902.

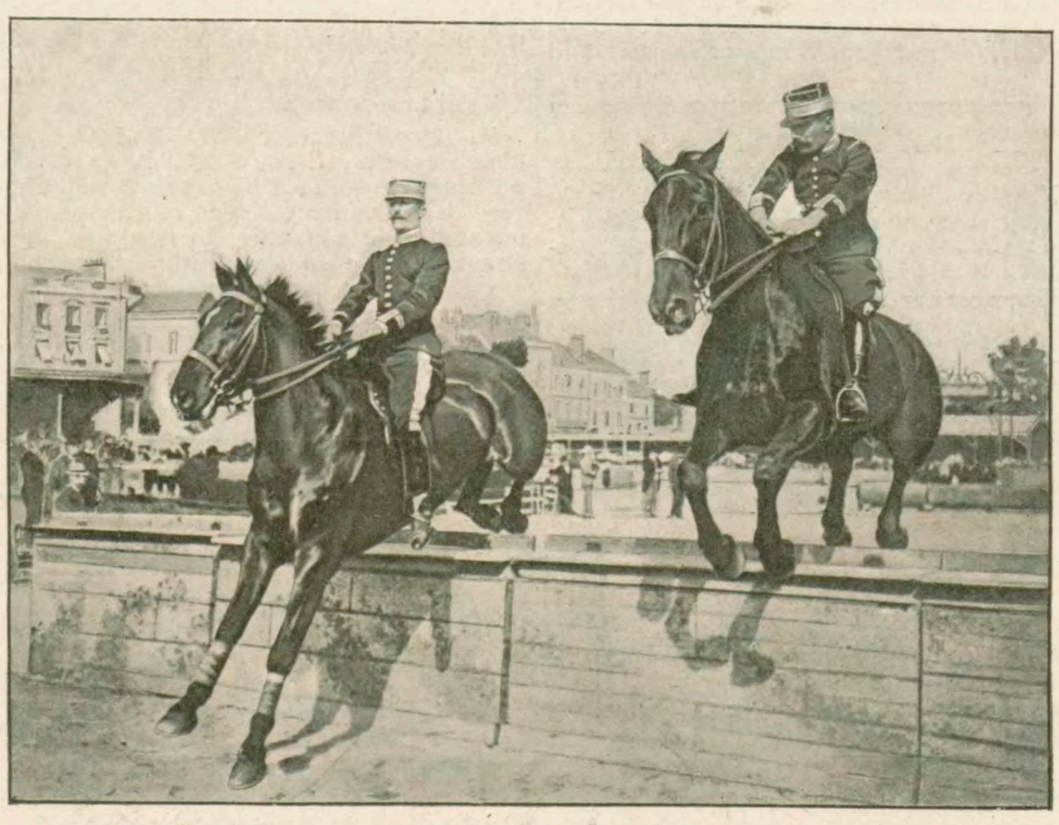
Messieurs VOIGTLANDER et SOHN
PARIS, 9, Cité Trévise.

Je vous adresse ce jour quelques clichés faits avec les objectifs *Héliar* à *F*: *1. 4*, 5, que vous m'avez adressés ces temps derniers.

Cet objectif possède toutes les qualités d'un excellent objectif à portrait, rapidité et luminosité, mais il possède une qualité inconnue à ce jour dans les anastigmats, c'est la profondeur du foyer et le long tirage; son diamètre relativement petit le fera sûrement apprécier, car c'est la première fois que nous voyons un petit objectif pouvant donner le portrait sur une grande surface et quelles que soient ses dimensions, avoir la même ouverture utile; peut-être avec cet objectif reviendra-t-on aux grands clichés directs. Nous le souhaitons.

Agréez, Messieurs, mes salutations empressées,

OTTO,
Photographe, 3, place de la Madeleine, PARIS.



Les clichés de la *Vie au Grand Air* sont faits avec les objectifs de Voigtlander, montés sur les chambres à obturateur de plaques d'Ernemann. *(Ernemann Clapp's.)*

Paris, 12 Août 1902.

Messieurs VOIGTLANDER et SOHN
PARIS, 9, Cité Trévise.

Je suis heureux de vous faire connaître les résultats que j'ai obtenus avec l'objectif *Héliar*, *F: 1. 4*, 5.

J'ai fait avec le 13×18 des portraits carte-album buste à toute ouverture, et j'ai remarqué surtout sa supériorité en profondeur sur tous les objectifs actuels, en même temps que j'ai constaté sa très grande rapidité.

Recevez, Messieurs, nos sincères salutations.

PAUL BOYER,
Photographe, 35, boul. des Capucines, PARIS.

Paris, 17 Juillet 1902.

Messieurs VOIGTLANDER et SOHN PARIS, 9, Cité Trévise.

..... L'étendue du champ de l'*Héliar* ainsi que sa profondeur de foyer sont supérieures à tout ce qui a été fait jusqu'ici. Aucun objectif en portrait diaphragmé à F: 5 par exemple, ne donne une netteté aussi générale et une profondeur aussi grande. Avec cette ouverture, la netteté de l'*Héliar*, mesurée au voyant du Commandant Houdaille, est supérieure au 1/20 de millimètre.

Ces dernières qualités font actuellement de cet objectif un instrument unique pour les grands portraits directs, qui pourraient être ainsi obtenus beaucoup plus rapidement qu'avec les anciens objectifs, et surtout avec un champ de netteté beaucoup plus étendu.

Recevez, Messieurs, mes sincères salutations.

CHAUPE, Photographie des couleurs, 4, passage Gourdon, PARIS.

Dépôt de Paris:

9, CITÉ TRÉVISE

Envoi de Renseignements

et de Catalogues sur Demande

BELLE JARDINIÈRE

2, Rue du Pont-Neuf, PARIS

Vêtements, Chaussures et Accessoires de

CHASSE

ENVOI FRANCO sur DEMANDE d'ÉCHANTILLONS et du CATALOGUE SPÉCIAL

Vêtements pour tous les Sports

ÉLÉGANCE — ÉCONOMIE — SOLIDITÉ

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Voyages internationaux avec Itinéraires facultatifs

Depuis le 1er juin 1902, toutes les gares P.L.M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.L.M. ou consulter le *Livret-Guide Officiel* P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares, bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité) 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arr').